



História Unisinos

ISSN: 2236-1782

efleck@unisinos.br

Universidade do Vale do Rio dos Sinos

Brasil

Axt, Gunter  
Capital estrangeiro e estatização no sistema ferroviário sul-rio-grandense na República Velha (1890-1928)  
História Unisinos, vol. 24, núm. 2, 2020, Maio-, pp. 175-191  
Universidade do Vale do Rio dos Sinos  
Brasil

DOI: <https://doi.org/10.413/hist.2020.242.02>

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=579865459003>

- ▶ Como citar este artigo
- ▶ Número completo
- ▶ Mais informações do artigo
- ▶ Site da revista em redalyc.org



Sistema de Informação Científica Redalyc

Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal

Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa  
acesso aberto

## Capital estrangeiro e estatização no sistema ferroviário sul-rio-grandense na República Velha (1890-1928)

European and North American capital and nationalization of the Rio Grande do Sul (Brazil) rail system (1890-1928)

Gunter Axt<sup>1</sup>

gunter@terra.com.br

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3666-156X>

---

**Resumo:** Este artigo analisa os empreendimentos do capital europeu e estado-unidense no sistema ferroviário do Estado do Rio Grande do Sul (Brasil) entre 1890 e 1928, bem como acompanha as intervenções do Poder Público estadual e federal no mesmo, procurando compreender os múltiplos interesses envolvidos, isto é, dos governos, de políticos de municipalidades, de comerciantes, produtores, operários e investidores. O texto baseia-se em ampla pesquisa documental, recorrendo a fontes jornalísticas, relatórios oficiais, anais parlamentares e a correspondências, procurando explicar os diversos modelos de política ferroviária tentados no Estado e perscrutando as causas que levaram à encampação da Viação Férrea em 1920, assim como as consequências políticas e econômicas dessa intervenção estatal na economia.

**Palavras-chave:** ferrovias, Rio Grande do Sul, intervencionismo estatal, indústria, capital estrangeiro, Borges de Medeiros.

**Abstract:** This article analyzes the undertakings of European and US capital in the rail system of Rio Grande do Sul State (Brazil) between 1890 and 1928, and traces the State and Federal Government interventions in it, seeking to understand the multiple interests involved, i.e. governments, municipal politicians, traders, producers, workers and international investors. The text is based on extensive documentary research, using journalistic sources, official reports, parliamentary annals and correspondences, trying to explain the various models of railway policy attempted in the state and examining the causes that led to the expropriation of the Railroad in 1920, as well as the political and economic consequences of this state intervention in the economy.

**Keywords:** railways, Rio Grande do Sul, state interventionism, industry, foreign capital, Borges de Medeiros.

---

<sup>1</sup> Colaborador do Instituto de Estudos das Diversidades, Intolerâncias e Conflitos da FFLCH/USP, Av. Prof. Lineu Prestes, 159, Subsolo, Casa de Cultura Japonesa, 05508-000, São Paulo, Brasil.

Este artigo analisa os empreendimentos do capital europeu e estado-unidense no sistema ferroviário do Estado do Rio Grande do Sul (Brasil) entre 1890 e 1928, bem como acompanha as intervenções do Poder Público estadual e federal no mesmo, procurando compreender os múltiplos interesses envolvi-

dos, isto é, dos governos, de políticos de municipalidades, de comerciantes, produtores, operários e investidores. O texto baseia-se em pesquisa documental, procurando explicar os diversos modelos de política ferroviária tentados no Estado e perscrutando as causas que levaram à encampação da Viação Férrea em 1920, assim como as consequências políticas e econômicas dessa intervenção estatal na economia.

O Império legou ao Rio Grande do Sul as ferrovias Porto Alegre-Novo Hamburgo (ativada entre 1874 e 1876), Porto Alegre-Uruguaiana (aberta em 1883<sup>2</sup>) e Rio Grande-Bagé (acionada entre 1884 e 1896). Enquanto a segunda foi gerida pelo governo geral, as outras o eram por companhias inglesas, com base no sistema de garantia de juros: *Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limited* e *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Limited*. A Porto Alegre-Novo Hamburgo foi polêmica, pois, se beneficiou o alto comércio da Capital, trouxe prejuízos aos meio-atacadistas coloniais. As garantias de juros foram criticadas na Assembleia. À exceção dessa linha, objetivos militares, regrados por um plano geral de viação (desenvolvido pelo engenheiro José Ewbank da Câmara e convertido em decreto legislativo em 1873), diferenciaram aí o surgimento das estradas de ferro das demais províncias brasileiras (Dias, 1986; Motoyama, 1994, p. 37).

Com economicidade em segundo plano, sobrecarregaram o erário. A República precisaria viabilizá-las, com medidas combinadas, capazes de ampliar zona de influência por meio de ramais, interligá-las, dar condições para a abertura da barra de Rio Grande e combater o contrabando. A zona fronteira articulava-se mais ao Prata do que ao Brasil (Baretta, 1985; Axt, 2001; 2011).

Em 9 de junho de 1890, novo cessionário assumiu a construção da linha Santa Maria a Passo Fundo, que no projeto Ewbank seria o tronco norte. O contrato terminou sendo transferido para a belga *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien*, subsidiária da *Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire*<sup>3</sup>. No Brasil, a empresa procurava ocupar nichos nos quais o capital inglês não chegara, apostando no crescimento da economia. O trecho de 160 km até Cruz Alta foi concluído em 1894, chegando em inícios de 1898 a Passo Fundo, com extensão de 355 km. Contudo, em virtude de uma cláusula que estabelecia garantias de juros de 6% sobre o capital investido por qui-

lômetro assentado, registrou-se má qualidade do material rodante e da via permanente. A *Sud-Ouest* administrou a estrada até 1903, com resultados insatisfatórios, para usuários e governo (Dias, 1986, p. 149-158; Axt, 2001; Lopes, 2002, p. 76-77).

Embora a linha Novo Hamburgo tenha principiado a dar saldos a partir de 1893, as relações entre empresa e governo não eram boas. Republicanos protestaram contra o antigo contrato (Piccolo, 1998, p. 195; 201). Castilhos denunciava o “decadente regime de privilégios” do Império. A fiscalização apertou e em várias ocasiões os balancetes e relatórios foram rejeitados (Dias, 1978).

A solução passaria pelo prolongamento (Amaral, 1897). Com garantia de juros de 5% sobre o capital subscrito de 1.400 contos, o tráfego para Sapiranga iniciou em 1902 (Medeiros, 1902). Em 1903, entrou em operação o ramal de Taquara. Reintroduzido o *hinterland* agrícola na zona de influência, a receita cresceu 27% (Dias, 1986, p. 60-67). Em 1904, o Secretário de Obras, João José Pereira Parobé, e o Diretor de Viação, João Luiz de Faria Santos, elaboraram um plano de encampação, objetivando o golpe derradeiro sobre a “herança viciada” da Monarquia.

O tronco sul, cujo tráfego fora desorganizado pela Revolução Federalista (1893-1895), recebeu investimentos até 1896, uma exceção no cenário do dealbar republicano, por causa do papel estratégico militar sobre uma fronteira instável (Relatório, 1893). Porém, passado o conflito, a bancada gaúcha na Câmara não conseguiu sustentar os investimentos (Anais Dep., 6-9-1895).

Em 1896, a Comissão de Obras Públicas e Empresas Privilegiadas do Senado aprovou um parecer para o arrendamento das estradas de propriedade da União (Anais Sen., 11-1896). Com a ida de Joaquim Murinho, que participava da Comissão, para o Ministério da Viação, este “libelo liberal” tornou-se referencial (Faria, 1997, p. 41). A privatização foi criticada por parlamentares ligados aos militares, mas se tratava de onda difícil de conter, dada à depressão econômica na qual o país se precipitara desde o governo Deodoro, aprofundada pelo governo Floriano Peixoto, que ainda levou a nação à destruidora guerra civil. A bancada gaúcha manteve-se alinhada ao Ministério Murinho, apesar da colisão com Prudente de Moraes desde a pacificação de 1895. Mas as páginas d’*A Federação*, órgão oficial do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), começaram a ferver quando a

<sup>2</sup> O percurso completo foi concluído apenas em 1910, com a inauguração do ramal Montenegro a Santo Amaro, quando, então, Porto Alegre finalmente foi ligada ao tronco (Beltrão, 2018, p. 46).

<sup>3</sup> Fundada em 1880 por um grupo germano-belga, com capital de dez milhões de francos, composto pelo Banco Central da Antuérpia, a firma *Philippon Horowitz & Cie.*, além de três firmas alemãs, *Frankfurter Bankverein*, *Gebrüder Sulzbach* e *J.L. Elzbacher*. No conselho de administração participavam membros proeminentes da grande *Société Générale Belge d’Entreprises Électriques*, que administrava tramways em diversas cidades do mundo. A *Sécondaire* começou com participações em negócios em departamentos na França, tendo se aliado a empresas francesas para operar serviços de trens e bondes na Ásia, como Xangai e Indochina. Assumiu operações na Itália e na Espanha, onde se expandiu. Depois de 1908, ampliou participações na China e no Império Otomano. A presença na China gerou um conflito comercial-diplomático belgo-britânico. A aliança capitalista belgo-germânica entrou em colapso com a guerra em 1914 (Bitsch, 1994, p. 201-202; Henttenryk, 1972, p. 741).

privatização da Uruguaiana ganhou impulso. Castilhistas sonhavam com exceção que, reconhecendo a importância militar da estrada para a defesa da fronteira, a manteria como empresa pública (Axt, 2011).

*(Castilhos) não acompanha a opinião daqueles que nos supõem incapazes de administrar o que nos pertence e constitui a melhor parte da nossa fortuna pública; não segue na onda dos que querem abrir ao estrangeiro a porta por onde há de entrar a tutela que nos converterá em feudatários; não deseja entregar em mãos estranhas esse elemento seguro, certo, grandioso do nosso desenvolvimento industrial e comercial, da nossa prosperidade agrícola, essa arma poderosa da nossa estratégia militar, esse importante fator de manutenção da ordem e da segurança interna do Rio Grande. Qual o meio prático de tornar públicos esses sentimentos que bastariam para honrar e dignificar uma administração? Concorrer ao arrendamento; apresentar uma proposta ao governo federal. [...] No afã de descobrir perigos futuros, sonhando com sombras, [...] chegaram a confrontar o futuro e possível arrendamento da Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguaiana com a construção da outra de Porto Alegre a São Leopoldo. [...] Ninguém ignora que a estrada de ferro Porto Alegre a São Leopoldo tem sido um sorvedouro das rendas do Estado com a garantia de juros de que reza o contrato leonino que a monarquia não se pejou de assinar. Ninguém ignora que seu percurso é insignificante, que essa estrada não atravessa uma zona comercial de notável incremento, que não serve à região colonial de grande prosperidade, que não tem merecimento algum estratégico; que não representa, por hora, um fator importante no desenvolvimento da riqueza pública. Ao passo que é público e notório que à Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguaiana sucede exatamente o contrário (Federação, 24-4-1897).*

Portanto, o discurso estatista se conformava quando se tratava da manutenção da ordem interna por meio de uma “poderosa arma”, porque, por óbvio, se a preocupação central fosse com a proteção da “fortuna pública” contra a tutela estrangeira, o argumento valeria também em nível nacional, onde os castilhistas estavam plenamente alinhados com o liberalismo ortodoxo de Joaquim Murтинho. Fora graças à ferrovia que mantimentos e

contingentes se deslocaram com agilidade para a fronteira, contribuindo para evitar que os federalistas ocupassem o território – como fizeram os rebeldes durante a Revolução Farroupilha (Axt, 2018).

O Presidente Moraes, porém, agia com prudência. O General Inocêncio Galvão de Queiroz, comissionado para pacificar o Estado em 1895, fora hostilizado (Souza, 1934, p. 99-100; Medeiros, 1995; Pezat, 2003). Em 1897, o Coronel Antônio Adolfo da Fontoura Menna Barreto, Comandante da Guarnição de Livramento e do 5º Regimento de Cavalaria, já reclamava dos excessos do Coronel João Francisco Pereira de Souza, Comandante do IIº Regimento Provisório da Brigada Militar, com quartel instalado na divisa de Quaraí com Livramento. Havia denúncias de colaboração de João Francisco com a insurreição *blanca* de Aparício Saraiva no Uruguai; recrutamentos forçados e sequestros espalhavam pânico. Os milicianos estaduais e as forças de Menna Barreto quase entraram em choque armado. O jornal *Canabarro*, editado em Rivera, publicou um folheto intitulado *O Quadro Negro*, falando em abigeato, degolas e justicamentos de oposicionistas. No ano seguinte, a crise ganhou proporções com as críticas do General Carlos Maria da Silva Teles à ação do Cati<sup>4</sup> (Maciel, 1968; Anais, 2009, p. 102, 103; Cabeda, Costa, 2002, p. 99, 126, 135; Carone, 1971, p. 186):

Assim, o Ministério da Viação, além de aceitar a entrega da proposta de um sindicato belga fora do prazo estabelecido pelo edital (Anais Dep., 11-11-1897), divulgou o documento em que o governo sul-rio-grandense propunha assumir a estrada no dia 9 de setembro de 1897, antes da publicidade dada ao concorrente. Postulou ainda que a proposta de Castilhos seria ilegal, por não ter sido submetida à Assembleia estadual (Barros, Anais Dep., 1898).

Em 12 de março de 1898, a estrada Porto Alegre-Uruguaiana foi arrendada por 60 anos. Começava um novo modelo de gestão. Para o Deputado Germano Hasslocher, “o Brasil, quando vender a sua estrada de ferro Central, pode receber determinada soma para fazer pagamentos, mas depois se procurar um empréstimo não terá garantias” (Anais Dep., 2-8-1900). O Visconde de Ouro Preto dissera o mesmo, registrando que a partir de 1865 houve mudança na relação do País com os credores internacionais, com subtração da cláusula de hipoteca das rendas alfandegárias (Década, 1986, p. 46). Tratava-se de uma adaptação do Liberalismo, anterior à chegada do Positivismo, que passava a admitir o papel do estado

<sup>4</sup> “Julgo incontestável o direito que assiste o comando do Distrito de impedir a militarização do Estado... com armamento moderno, de precisão, municada, fardada e com organização idêntica à do Exército nacional. [...] Disso convencido, eu não poderia consentir que permanecesse no Cati, sobre a fronteira... o Sr. João Francisco, à frente de 600 homens comandados e aquartelados sem prestar o menor serviço e sem dar obediência alguma ao Comando da Guarnição de fronteira do Livramento, contra o qual leva até a provocar constantes conflitos, invadindo-lhes atribuições, ora praticando recrutamento forçado, ora alistando em suas fileiras, com graduações, desertores daquela Guarnição, ora prendendo, internando cidadãos orientais por crimes políticos cometidos em seu país, como ainda há bem pouco tempo sucedeu, e ora, finalmente, com a incessante e cruel perseguição contra os povos de toda aquela fronteira e municípios próximos, pelo que existe ainda grande número de cidadãos imigrados, não obstante a pacificação se ter realizado há mais de três anos” (Jornal do Comércio, 15-10-1898).

na defesa da acumulação capitalista, que distinguia os interesses nacionais dos estrangeiros, compreendia certas iniciativas como necessárias à segurança do território e percebia que o patrimônio aumentava a capacidade de crédito no exterior.

Surgiu, assim, a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, sociedade anônima com capital de £ 180.000, braço da *Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire*, que já se fazia presente no Estado com o tronco Santa Maria-Passo Fundo. Entre os maiores acionistas da *Auxiliaire* estavam a *Société Générale pour Favoriser le Développement du Commerce et de la Industrie en France*, a *Société Générale pour Favoriser l'Industrie Nationale*, de Bruxelas, o *Banque Parisienne* e o *Banque Française du Brésil*. Era, portanto, uma associação de capital belgo-franco-germânico (Dias, 1986, p. 101-103; Kliemann, 1977, p. 31).

Os escritórios foram transferidos de Porto Alegre para Santa Maria, que passou a ser centro do fluxo ferroviário do Estado. Em 1899, os trens circulavam por 492 km de linha e interligavam 27 estações. A administração potencializou rentabilidade abrindo em 1900 prolongamento entre Quaraí e São Gabriel, conectando-se com a Rio Grande-Bagé e garantindo saída para o mar. Reduziram-se taxas de baldeação entre vagões e vapores que ligavam a estação inicial no Taquari e abateu-se em 20% fretes entre as estações de Taquari e Cachoeira, percurso que sofria concorrência dos vapores fluviais. Houve compressão de despesas durante a depressão do governo Campos Salles, quando o carvão de Cardiff foi substituído pela lenha e até salários atrasaram. De fato, cortes no orçamento da União, aumento de impostos, suspensão dos créditos à indústria e agricultura e diminuição do meio circulante desaqueceram a economia. Os balanços começaram a apresentar saldos positivos (Dias, 1986, p. 103-115; Villegas, 1993, p. 66).

Mas os lucros logo enfrentaram novas ameaças. Em 1903, Borges criou o imposto sobre a lenha, para coibir o desmatamento e incentivar o carvão das minas de São Jerônimo. Também neste ano entraram em vigor isenções fiscais que protegiam a navegação interior (Axt, 2011).

Na política, a companhia assumiu neutralidade, incomodando o governo que esperava alinhamento: nas eleições de 1899, para vaga aberta na Câmara Federal com renúncia do Deputado José de Almeida Marins Costa Júnior, a diretoria ameaçou funcionários eleitores com a demissão (Carlos, n. 636) – o voto, no Rio Grande do Sul, era a descoberto, sem sigilo<sup>5</sup>. Em março do mesmo ano, obsteu junto ao Ministério iniciativa do Governo de

chamar concorrência para construção de um ramal entre Santa Cruz e Jacuí, demonstrando disposição em controlar a política ferroviária (Ramiro, n. 7756; Aita *et al.*, 1996, p. 73; Axt, 2001).

Aos poucos a relação se acomodou. Contribuiu o desaparecimento de Castilhos em 1903, ampliando mobilidade de Borges. O ramal de São Gabriel, a redução de tarifas e os balanços positivos eram comemorados pela *Federação*. Em 1904, apesar do imposto sobre a lenha, o saldo cresceu. Nesse ano, governo e concessionária acordaram a construção do ramal de Caxias do Sul (Gustave, n. 7785; Axt, 2011).

Em fevereiro de 1905, os governos assinaram acordo de unificação ferroviária. Os trilhos da Porto Alegre-Uruguaiiana estendiam-se por 584 km, sendo satisfatório o estado de conservação da via permanente, embora o material rodante já apresentasse mostras de inadequação: eram ao todo 44 locomotivas e 430 vagões (Dias, 1986, p. 116). A estrada Santa Maria-Passo Fundo fora incorporada pela União em 1903, sendo os déficits estancados. Em junho, o acervo da *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Limited* reverteu à União. Embora atravessando a área mais próspera do estado, sofrera com a concorrência do contrabando de fronteira (Axt, 2002b) e com franquia imperfeita da barra de Rio Grande. Além disso, o traçado original fora aumentado em 57 km, por zonas alagadiças, nas quais o assentamento dos trilhos consumira grandes somas de capitais, diferença que inviabilizara a extensão até São Gabriel, onde se faria a conexão com o tronco vindo do Taquari (Fed., 10-1-1905; Diab., 3-11-1878). Entrementes, o governo estadual encampava, com recursos repassados pela União, as estradas Novo Hamburgo e Taquara (Axt, 2011).

Objetivava-se reduzir o peso da garantia de juros em ouro, aspecto contemplado no *funding-loan* assinado em 15 de junho de 1898, um empréstimo de consolidação, que incluía uma moratória de três anos sobre subsídios ao setor ferroviário, nessa época perfazendo um terço do orçamento da União, e paralisava investimentos até 1903. A partir de 1900, Campos Sales desencadeou um plano de resgate dos ferrocarris, por indenização com bônus-ouro, *rescission bonds*, amortizados por meio de uma Caixa de Resgate em Londres, uma proposta formulada pelo Clube de Engenharia e construída com os banqueiros ingleses, que foi elogiada pela revista *The Economist*. Em 1901, desapropriou 12 ferrovias estrangeiras, 2.135 km de linhas, ou 13% do sistema ferroviário. Campos Sales e Joaquim Murtinho intervinham para economizar e depois

<sup>5</sup> O voto a descoberto, preconizado por Julio de Castilhos, era considerado como "o único remédio capaz de reabilitar o processo eleitoral, dignificando-o", pois afastaria a ameaça de corrupção moral (Osório, 1981, p. 167). Os republicanos gaúchos argumentavam que o voto secreto praticado no resto do País era hipocrisia. Nesse cenário, a neutralidade de uma companhia, não permitindo que funcionários cabalasses votos, era percebida como oposição. Sobre o processo eleitoral do período, ver: Axt, 2001a.

reprivatizar, alugando e reunindo pequenas linhas em conglomerados integrados, geridos por investidores, de modo a potencializar a rentabilidade. A operação não tinha a ver com a qualidade dos serviços em si, mas com a gestão do sistema. Rodrigues Alves, Afonso Pena e Nilo Peçanha completaram o plano, que funcionou relativamente bem até 1914, quando a eclosão da guerra inverteu o fluxo de capitais. As exceções foram a Estrada de Ferro Central do Brasil, sobre a qual o governo federal manteve o controle, e a Oeste de Minas, adquirida em 1903. As tentativas de arrendar a Central esbarraram em oposição no Congresso e na ameaça de paralisação dos 14 mil operários, equivalente a cerca de  $\frac{2}{3}$  dos efetivos do Exército. Produtores, comerciantes, industriais e mineradores de Minas Gerais, do Rio de Janeiro e do Distrito Federal beneficiavam-se dos subsídios tarifários e exerciam *lobby*. Os militares insistiam ser reserva estratégica de defesa. Em 1889, o Império possuía e operava 34% das estradas de ferro. Em 1914, o setor privado possuía apenas 39% das ferrovias, mas operava 80% delas. Os estados, então, possuíam 8% e operavam diretamente apenas 2% (Duncan, 1932, p. 51, 66; Topik, 1979; 1987, p. 113, 117).

O novo contrato foi costurado por Borges de Medeiros e pelo Senador Ramiro Barcellos. *Auxiliaire* e *Secondaire* reivindicavam preferência. Removeu-se a colisão de interesses em favor da primeira, cujos acionistas assumiram a indenização dos direitos da outra (Fed., 28-7-1905). A União encampou o acervo da *Secondaire*, da qual a *Auxiliaire* era um braço, e liquidou o contrato da *Southern*. Assim, o arrendamento previu a incorporação do tronco sul, da Santa Maria-Passo Fundo, do trecho de Alegrete a Uruguaiana, das estradas Novo Hamburgo e Taquara. Apenas ficou de fora do pacote a ferrovia de Barra do Quaraí a São Borja, com trecho inicial inaugurado em 1887, sob gestão da *Brazil Great Southern Railway Company Limited*, viabilizada por investidores britânicos. Até 1908 os concessionários se obrigavam a entregar 630 quilômetros de novos ramais. A rede total de 1.943 quilômetros reverteria à União em 1958 (Fed., 13, 16-6-1905; Anais Dep., 12-12-1906, 29-8-1907).

A operação coincidia com o menor nível do investimento britânico no Brasil, cuja queda se iniciou com a crise no início da década de 1890, marcada por inflação. A desvalorização cambial do Encilhamento fragilizou prestadores de serviços públicos, compelidos a adotar escala móvel de tarifas atrelada à taxa de câmbio. Se os lucros foram parcialmente indexados, flutuações nas tarifas provocaram protestos de produtores e exportadores, favorecidos pela desvalorização cambial. Externamente, também retraía capitais a crise do Banco Baring, o Pânico de 1890, que contaminou a Argentina, onde bancos quebraram e a recessão se instalou (Duncan, 1932; Abreu, 2000; Filomeno, 2010).

Borges de Medeiros celebrou a fórmula, considerando que diretrizes propostas por Castilhos estariam satisfeitas, porque a unificação (algo que Castilhos jamais preconizara, ainda mais sob controle de grande empresa estrangeira) favoreceria a integração, facilitando a circulação (Fed., 27-2-1905). Do ponto de vista financeiro, o estado eximia-se do fardo das garantias de juros sobre a Novo Hamburgo e se desobrigava da construção do ramal para Caxias do Sul, aliviando ainda os cofres dos municípios de Taquara, São Leopoldo e Santa Cruz, que injetavam recursos nas construções (Fed., 25-2-1905). Além disso, se livrava da fiscalização financeira das concessionárias, responsabilidade cometida à União (Fed., 22-12-1905).

Acreditava-se que a unificação traria barateamento dos fretes (Fed., 22-2, 24-5-1905), impondo “golpe de morte” sobre o contrabando, que sangrava os cofres públicos e jugulava o comércio lícito, especialmente da Capital (Fed., 21-2-1905). Sustentava-se, inclusive, que, com a abertura da barra e o porto de Rio Grande, o comércio platino fluiria para o Rio Grande do Sul, ao invés do movimento contrário até então observado (Fed., 28-7-1905) – um exagero otimista, sem dúvida.

O monopólio estrangeiro não assustava, sendo apresentado como o corolário dos esforços pessoais de Borges de Medeiros. Diante das críticas do dissidente Fernando Abbott, na campanha de 1907, *A Federação*, órgão oficial do PRR, incensava o liberalismo: “[...] o governo não pode prover diretamente os meios de transporte por não lhe ser lícito organizar empresas carris, de navegação ou quaisquer outras que forneçam maior comodidade à produção” (Fed., 5-7-1907). Acrescentava que a função do estado se restringia ao esforço pela melhoria dos serviços e redução das tarifas.

O contrato celebrou a aliança entre o borgismo e alto comércio da Capital, de Rio Grande e de Pelotas, o que sempre foi o projeto central (Baretta, 1985; Axt, 2001):

*O governo federal, que sabíamos estar inclinado à nossa política, acaba de dar prova irrecusável de confiança ao Estado, entregando-nos o serviço da repressão do contrabando na fronteira. Isto, que veis levantar a fibra patriótica das associações comerciais de Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas, desnortou em completo os nossos adversários (Borges, n. 4108).*

Tornar-se-ia agora mais vantajoso escoar as exportações pelo cais de Porto Alegre (Fed., 28-7-1905). O contrato foi saudado pelas associações comerciais da Capital, incluindo as ligadas à oposição federalista, como a dos Empregados no Comércio de Porto Alegre (Telegrama, 1905). A imprensa refletia unanimidade (Kliemann, 1977, p. 35).

Por enquanto, havia colaboração entre governo e nova concessionária, como no imbróglio envolvendo a encampação do acervo da *The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limited*, fundada pelo engenheiro escocês John Mac Ginity, um antigo assessor do Barão de Mauá. Após controvérsias em torno do montante investido, o governo propôs indenização de 9% sobre o capital garantido de 202.500 libras esterlinas. A oferta foi rejeitada: os acionistas cobraram 7% sobre 511.875 libras em *rescission bonds*, títulos de renda fixa para rescisão. Borges de Medeiros realizou desapropriação judicial, e a *Auxiliaire* tomou posse do acervo em 1907 (Vidal, 1907). O PRR já tinha experiência com encampações, pois em 1904 a municipalidade de Porto Alegre encampara a Hidráulica Guahybense (Rückert, 2015, p. 56).

Aproveitando o transcurso da Conferência de Haia, os acionistas plantaram artigos no *Financial News* (1906) com críticas ao comportamento do Brasil, pleiteando cláusula de cobrança compulsória de dívidas para países inadimplentes por meio de intervenção militar. O *Diário de Notícias* e o *Jornal do Comércio*, no Rio de Janeiro, defenderam posição do Governo Borges, que acabou prevalecendo (Fed., 19, 20-9-1907).

Em julho de 1906, a estação de Pelotas foi conectada ao cais da cidade, por meio da aquisição do ramal de 2,5 Km construído pelo município (O Est., 2-7-1906). O Ministério da Viação liberou verbas para prolongamentos, indignando bancadas do Norte e do Nordeste, que se sentiam desprestigiadas. Mas a importância dos ramais para defesa militar e combate ao contrabando era invocada com sucesso (Carvalho, 1908).

O diretor Gustave Vauthier acolhia indicações de Borges para cargos na ferrovia (Borges, n. 7833, 7835) e encaminhava de volta, como liderança local, pedidos de nomeação de professores (Gustave, n. 7824, 7838). Quando a empresa centralizou a administração em Santa Maria, desmobilizando escritórios de Pelotas e Rio Grande da *Southern*, comerciantes e operários locais estrilaram. Bagé, por sua vez, reclamava das tarifas (Fed., 8-6-1906). Borges se esquivou (Kliemann, 1977, p. 37-42).

Em Cachoeira do Sul, o Conselho Municipal decidiu cobrar imposto de 100 réis por dormente extraído. A pedido de Vauthier, Borges interveio e reduziu-o a 50 réis, suspendendo ainda efeito retroativo e alvitando dever recair o gravame sobre o extrator dos dormentes, e não sobre o comprador (Isidoro, n. 702). Mas a atividade era exercida pelo Coronel Horácio Borges, tio do Presidente, que, reunindo sob sua asa considerável número de eleitores, se insubordinou (Viriato, n. 705), empurrando a cobrança para o transportador dos dormentes, João Cauduro, o qual, aconselhado por Vauthier, depositou a importância devida

em litígio. Borges, finalmente, reclamou a extinção do imposto, sendo atendido (Gustave, n. 7846).

O intendente de São Sebastião do Caí, Coronel Oberst, pleiteou não cruzar a ferrovia terras de sua propriedade. Borges não o apoiou e monitorou a longa discussão em torno do valor da desapropriação (João, n. 7856). Em 1907, o poderoso Coronel Ramiro de Oliveira queria que a companhia adquirisse, para construção das oficinas em Santa Maria, terrenos de seu sogro, e não os da família Brenner, associada, inclusive, à dissidência de Abbott (Ramiro, n. 7902). Em 1908, a *Auxiliaire* recusou pedido do Coronel João Ganzo Fernandez, diretor da *Companhia Telefônica*, para aproveitar postes telegráficos, instalando linha telefônica entre Pelotas e Rio Grande. Ganzo tinha por sócio principal o Deputado Possidônio da Cunha, próximo a Borges (Fed., 136, 2-7, 8-8-1906).

Borges só se queixou quando a *Auxiliaire* decidiu não utilizar o carvão nacional para suas caldeiras, solidarizando-se com o Diretor da *Companhia São Jerônimo*, Otto Spalding (Gustave, n. 7814). Dois anos mais tarde, o Ministério da Viação conferiu despacho favorável ao consumo de lenha pela companhia (Abelino, n. 7874).

Assoberbado de demandas, Borges criou a Comissão de Fiscalização da Rede da Viação Férrea, uma agência reguladora. Sediada em Santa Maria, reuniu grupo de engenheiros, os quais, inclusive, acabaram se envolvendo na política local (Abelino, n. 7871). O debate sobre os traçados dos novos ramais se incendiou.

A Comissão obrigou refazer obras de ponte sobre o Rio Caí (Fed., 5-1-1906), para não prejudicar a navegação (Augusto, n. 7866). O percurso de Santa Maria a Pelotas preocupava pela concorrência que faria à hidrovia, ramo cujos empresários se articulavam aos engenheiros positivistas da Secretaria de Obras Públicas e ao comércio capitalino (Fed., 17-7-1906). O projeto jamais saiu do papel. O traçado do ramal de Santana do Livramento (inaugurado em 1910), acreditavam, não favoreceria o consumo dos produtos coloniais da região de Passo Fundo na próspera cidade fronteiriça em detrimento do comércio uruguaio, além de não facilitar a exportação de madeira e erva-mate para o Prata (Ferrocaril, 1925). Finalmente, o Secretário de Obras Públicas, José Barbosa Gonçalves, e seu irmão, Carlos, escalado por Borges para enfrentar a dissidência e que o substituiria no governo em 1908, torpedearam o traçado do ramal de Jaguarão, que passaria ao largo da sua cidade natal (Abelino, n. 7899), aonde só chegou em 1932.

Em franca hostilidade com o governo, apenas dois anos após o namoro que levou ao contrato de monopólio, a diretoria da companhia apoiou o opositor, Fernando Abbott, na tensa campanha sucessória de 1907. Segundo o chefe da Comissão de Fiscalização, Abelino Vieira, apesar

de toda cabala oficial, dos 140 eleitores alistados entre os funcionários da Viação Férrea, os borgistas conquistaram apenas 50, muitos dos quais simpatizantes qualificados de última hora (Abelino, n. 7745).

Carlos Barbosa Gonçalves assumiu defendendo a função reguladora estatal na economia (Gonçalves, Fed., 25-1-1908). O problema tarifário o indis pôs com o Ministro da Viação, Miguel Calmon du Pin e Almeida (Gonçalves, 1908), levando-o a defender um novo plano geral de viação (Mensagem, 1908), numa retórica que deixava clara a influência dos positivistas da SOP, especialmente Faria Santos e Torres Gonçalves, com os quais o irmão trabalhara no quinquênio anterior (Gonçalves, 1908; Axt, 2002).

Já em 1908, concedeu à *Internationale Bergbau und Industrie*, de Erkelenz, Alemanha, privilégio por 40 anos para a construção e exploração de estrada entre Passo Fundo e Taquari (Fed., 1-10-1908). Mas a iniciativa, que tinha o Banco da Província como parceiro, não reuniu capitais e em 1915, diante da guerra europeia, foi abandonada (Mensagem, 1915). O ramal de Vacaria também entrou em licitação (Fed., 5-10-1908). O governo estava decidido a furar o monopólio.

Na Câmara Federal, José Carlos de Carvalho propôs um canal entre os rios Jacuí e Ibicuí, “arma de defesa contra o monopólio que a companhia belga procurava implantar”, verdadeira “cilada” (Anais Dep., 30-7-1909). À *Auxiliaire* importava a integração da malha ferroviária aos “tentáculos de ferro” do Prata, convertendo a cidade de Santa Maria, e não Porto Alegre, em epicentro comercial e mantendo a economia sul-rio-grandense tributária de Montevideu. Os diretores da *Ferro Carril Central do Uruguai* e da *Auxiliaire* conversavam frequentemente (Fed., 7-8-1905). Em 1908, a situação agudizou com a zona de livre comércio no Uruguai, que concedia favores às mercadorias destinadas ao trânsito terrestre (Carvalho, Anais Dep., 30-09-1911). A falta do convênio aduaneiro entre o Brasil e as repúblicas do Prata, que regulasse a circulação de mercadorias, estabelecendo cotas e equalizando impostos, constrangia os interesses do comércio da Capital (Carvalho, Anais Dep., 7-10-1911).

Os objetivos da *Auxiliaire* e do governo deixavam de convergir. Enquanto ela queria a integração com o Prata, nisso certamente contando com apoio dos comerciantes da fronteira, a elite urbano-litorânea lutava pelo afastamento. Para a ferrovia, Santa Maria poderia ser o epicentro mercantil. Para o governo, tinha de ser a Capital. A companhia queria sufocar a concorrência das hidrovias, mas o PRR queria estimulá-la. A companhia queria baixar os custos dos insumos, consumindo lenha, mas o governo tentava impor o uso do carvão de São Jerônimo, para o qual as máquinas não estavam bem adaptadas.

Eram questões sensíveis. Uma das razões para a eclosão da sangrenta Revolução Federalista, em 1893, fora justamente a disputa entre o comércio de fronteira e o urbano-litorâneo pela hegemonia sobre o território rio-grandense (Baretta, 1985; Axt, 2018). A navegação interior era fundamental para que os comerciantes da Capital e meio-atacadistas ampliassem sua influência sobre a região colonial (Axt, 1998). O estímulo à indústria carvoeira era tão importante que o governo na década de 1920 facilitou à *Companhia de Energia Elétrica Rio-Grandense* (CEERG) incentivos, em razão do desenvolvimento de caldeiras adaptadas para o alto teor de cinzas do produto de São Jerônimo que funcionariam na termoeletrica da Volta do Gasômetro, em Porto Alegre. O governo sonhava com a ampliação da arrecadação e acreditava que o carvão impulsionaria todo o restante da matriz industrial, a tal ponto que Borges não se interessou pela geração hidrelétrica, que em São Paulo alavancava a economia (Axt, 1995).

O contrato, agora, era considerado lesivo: “no dia em que esta empresa tiver o monopólio de toda a área do Rio Grande, como quer o projeto, ela ditará leis e a nossa riqueza pública será drenada para os cofres dos argentários europeus” (Fed., 28-7-1910). Para o Deputado Carlos Maximiliano, “não é possível mais permitir que se dê o monopólio da vida futura do Estado [...] a uma felizardada companhia, cujos protetores, cujos agentes de negócio pululam no centro do País” (Anais Dep., 30-7-1909).

Em 1910, 70% das ações da *Auxiliaire* foram absorvidas pelo estado-unidense Parcival Farquhar, incorporando a empresa à *Brazil Railway Company* (BRC), criada em 1906 e que abocanhou 47% das ferrovias brasileiras, em oito estados. O poderoso truste também administrava o serviço de bondes em quatro cidades (uma das quais Rio Grande) e a lucrativa *Southern Brazilian Lumber & Colonization Company*, madeireira e empresa colonizadora cuja ação esteve na origem da eclosão do tormentoso conflito do Contestado, no Oeste de Santa Catarina, desenrolado de 1912 a 1917 (Dias, 1986, p. 184; Valentini, 2013; Espig, 2013).

O tronco norte, que ligaria o Rio Grande do Sul a São Paulo, via Marcelino Ramos, cuja construção estava paralisada há anos, recebeu incremento sob Farquhar, a quem interessava integrar suas ferrovias e criar uma rota segura de escoamento para a madeira beneficiada pela *Lumber*, tanto ao Norte, quanto ao Sul, alcançando o mercado de Buenos Aires. Além disso, Farquhar assumiu o contrato para a exploração do porto e da barra de Rio Grande, conflitando o governo, pois não lhe interessava a dragagem dos canais interiores, que aumentaria o calado para o cais de Porto Alegre: ele queria ver a Capital tributária do porto que administrava, contrariando os



influentes comerciantes locais. Para lidar com resistências, contratou o ex-Senador Ramiro Barcellos como lobista, que já vinha, todavia, atritado com Castilhos e Borges desde 1903 (Baretta, 1985; Axt, 1998; 2011; 2016; Anais, 2009, p. 345).

Os gaúchos comparavam sua desdita às vantagens usufruídas por Minas Gerais, pois a Central do Brasil, que cresceu 176% entre 1889 e 1915, com a construção de novos ramais, incorporação de empresas deficitárias ou rentáveis, acicatava a atividade de produtores e comerciantes mineiros e cariocas, com um sistema de tarifas subsidiadas, assim desempenhando papel distributivo (Topik, 1987, p. 117).

O primeiro golpe foi desferido pelo Presidente Hermes da Fonseca, gaúcho, cuja eleição se deveu às cavalações de Pinheiro Machado (Love, 1975). Depois de rever contratos na Bahia e no Ceará, renegociou, em 1911, o da *Auxiliaire*. Mas a solução não agradou. O engenheiro Faria Santos acusou a nova política tarifária de inviabilizar as hidrovias, pois os trajetos que sofriam concorrência da navegação tiveram tarifas reduzidas, sendo as perdas daí derivadas embutidas nos custos dos percursos livres da mesma. Faria Santos passou a sustentar, então, que o capital tinha uma dimensão social, devendo render em benefício da coletividade. Defendeu que o estado assumisse a gestão direta de serviços públicos, que seriam financiados com o estímulo à economia, ampliando a arrecadação, ou, mesmo, com a criação de novos impostos (Faria, 19-1-1913; Fed., 7-2-1913).

Borges de Medeiros reassumiu o governo em janeiro de 1913 propalando a “prudente interferência do estado” em “ação reguladora” para proteger a sociedade da “falsa concorrência”, dos “funestos monopólios ou privilégios”, do modo a realizar a “socialização dos serviços públicos” por meio de “ação direta” (Mensagem, 1913).

Em 1914, com a crise de financiamentos decorrente da guerra, a BRC colapsou, entrando em concordata. Além disso, o conglomerado de 38 subsidiárias espalhadas pelo País e conectado a empresas ferroviárias no Uruguai, Argentina, Chile, Bolívia e Paraguai, açulara em demasiado a hostilidade nacionalista. Farquhar tornara-se aos olhos de muitos um bicho-papão, um polvo imperialista.

Seu modelo de negócio era agressivo, mas também frágil, piramidal, pois alimentado pelo prestígio e pela eficácia na captação de financiadores externos e amparado no sistema de garantia governamental de juros a concessões públicas. Beneficiara-se de uma brecha permissiva da legislação do Estado do Maine que possibilitava a uma empresa começar a funcionar sem ter negociado no mercado parcela de seu capital amortizado. A BRC começara em 1906 com capital autorizado de 40 milhões de dólares, mas aporte inicial de apenas 900 dólares. No Brasil, adquiriu

ações de empresas brasileiras a preços baixos, parte das quais antes do novo fluxo de capitais externos desencadeado em 1907. Embora negociadas na bolsa, essas empresas ganharam estatutos que davam aos diretores poderes para sobrenadar a assembleia de acionistas.

Farquhar movimentava-se pelos salões atapetados dos governos distribuindo propinas, aliciando políticos, alimentando lobistas. Surfara no *boom* da economia mundial despoletado em 1906, atraindo investidores e dilapidando adiantamentos de garantias de juros. Sonhava em integrar o continente e ligar o Atlântico ao Pacífico. Mas no momento em que as torneiras se fecharam, restou-lhe o ônus de investimentos a fazer e uma enormidade de conflitos com interesses locais, incluindo uma cruenta revolução no Oeste de Santa Catarina. A *Lumber*, com sua portentosa reserva extrativista, recebida em troca pela construção da ferrovia, era a joia da coroa que Farquhar lutaria para não perder (Gauld, 2006; Lanna, 2013).

O sistema de garantias de juros, debate que se arrastava desde o século XIX, voltava à cena. Como o país não dispunha de meios para realizar os investimentos, tais subsídios atraíam recursos que procuravam rentabilidade. No geral, os benefícios ao desenvolvimento do país foram superiores aos gastos com os subsídios, justificando-se, motivo pelo qual os administradores lançavam mão do sistema, mas que, por sua vez, poderia ter sido melhor administrado. Para as grandes ferrovias, certos subsídios eram desperdício. Das seis maiores do Sudeste, apenas duas falharam em conseguir rentabilidade ao capital investido superior ao que o mercado praticava. Porém, com os dados disponíveis na época, os administradores, por mais que se esforçassem, tinham dificuldade em prever os desdobramentos de um investimento, sobretudo em ferrovias, cuja operação era sabidamente deficitária nos primeiros anos (Summerhill, 1998, p. 564).

Farquhar beneficiou-se de garantia de juros concedida por semestre e não por obra concluída. Às vésperas de abrir concordata, tinha executado apenas 57% das obras contratadas pelo governo, muito embora já tivesse recebido 92% dos respectivos valores. Com capitais transnacionais, uma imensa holding abrigada pela legislação americana, dificilmente seria alcançado por seus credores (Gauld, 2006; Lanna, 2013).

O país não tinha política unificada e detalhada de viação. Os trilhos cresceram na base de concessões espiçadas, provinciais, da União e até municipais, dadas em reação a propostas de investidores, ou simplesmente de empreiteiros atentos ao comércio de vantagens, tentando conciliar necessidades diversas dos usuários, poderosos, militares... Farquhar assumira uma colcha de retalhos que não era fácil integrar. O engenheiro Molitor, enviado por acionistas para tecer um relatório isento sobre a

situação das empresas, notou em 1915 que as 1.323,5 milhas entre São Paulo e Livramento eram mal traçadas, importando em voltas desnecessárias, perda de tempo, aumento de custos. Concluía que um viajante do Rio de Janeiro a Montevidéu por terra precisaria de 92 horas para percorrer 1.985 milhas, com gasto de 294\$000 réis (em primeira classe). Mas de navio faria o mesmo trajeto em 73 horas, percorrendo 1.253 milhas e gastando 198\$000 réis. A concorrência com a navegação seria possível se a viagem de trem pudesse ser feita em 50 ou 60 horas. Além disso, ele indicou que o material rodante estava obsoleto, os trilhos malconservados, oficinas eram mal localizadas, a administração entre várias estradas não se comunicava e sofria com o ambiente de propinas e subornos que a encharcava (Lanna, 2013, p. 19-21).

Nesse difícil esquema, o poder público ficava pressionado entre a necessidade de garantir o capital, a pressão para subsidiar a produção e a necessidade de equilíbrio fiscal e orçamentário. O clamor dos usuários por tarifas subsidiadas avolumou-se em função da crise. Entre 1912 e 1918, o preço médio dos produtos de exportação caiu 28% em mil réis, comparado com um aumento de 50% no custo de vida urbano. A inflação e o desemprego repercutiram sobre a população operária, cuja mobilização explodiu em greves nas grandes cidades. Em muitas se verificaram incidentes visando ao patrimônio das grandes empresas ferroviárias, contribuindo para a pressão da opinião pública contra as mesmas (Bak, 1998, p. 184; Topik, 1987, p. 119, 121).

Enquanto tarifas permaneciam congeladas desde 1912, apesar da inflação, e com capacidade de investimento jugulada, os serviços se deterioravam. A produção apodrecia nos armazéns. Em Carazinho, madeireiras paralisaram. Em Caxias do Sul, vinícolas abandonavam vinhedos (CP, 26-8, 16-11-1917). A alfafa argentina invadia o mercado e a produção gaúcha era queimada (Fed., 25-7-1917). Queixas eram crescentes de mercadorias avariadas, extraviadas ou roubadas sem indenizações. Com as más condições de trabalho, os acidentes aumentaram, fazendo vítimas (Fed., 22.9.1917).

Em 30 de julho de 1917, estourou uma greve dos ferroviários. Eles já haviam feito paralizações relâmpago, localizadas, em 1899 e em 1913. Agora, paravam em conjunto e se articulavam a uma greve geral preparada pela Liga de Defesa Popular (LDP) da Federação Operária do Rio Grande do Sul, exigindo aumento salarial, jornada de 8 horas e semana inglesa. A Viação Férrea contagiou os operários da Capital, que cruzaram os braços em massa até o dia 9 de agosto (Dias, 1986, p. 114; Petersen, 1993, p. 293; Fed. 31-7, 1-8-1917).

Escaldado pelos sucessos no Rio de Janeiro e em São Paulo, onde as greves degeneraram em saques, con-

frontos e mortes, Borges de Medeiros, com o Intendente José Montauray de Aguiar Leitão, resolveu pôr em prática seu novo ideário. Em 2 de agosto, reajustou os salários do funcionalismo, induzindo a iniciativa privada a segui-lo, e tabelou preços do arroz, batata, feijão, banhas e farinhas, suspendendo sua exportação. Assim, a greve se estiolou (Fed., 2, 3, 4-8-1917; Bodea, 1979; Wolfe, 1991).

Em Santa Maria, os ferroviários seguiram mobilizados. Distribuíram notas negando vinculação com a oposição federalista, o marxismo e o anarquismo. De fato, contavam com simpatia dos comerciantes, que viam na greve forma de pressão por melhores condições de transporte. Para Cartwright, Inspetor-Geral da companhia, de quem os políticos não gostavam por causa do combate à promiscuidade administrativa com as facções, o intendente e o delegado eram “*very active strike sympathizers*”. A decisão de transferir o escritório para Porto Alegre, fugindo das pressões locais, acirrara os ânimos. O Exército tentou fazer correr trens, mas os operários incendiaram três pontilhões. A Brigada Militar não interveio (Fed., 4, 6-8-1917). Afinal, Borges os convenceu a retomarem o trabalho. Tratava-se de caso de aliança interclasses (Kliemann, 1977, p. 64-73; Bak, 1998, p. 187; Biavaschi, 2004). Mas o oportunismo do governo ficaria patente pela repressão à greve de 1920, depois da encampação (Harres, 1996, p. 123).

Cartwright anunciava investimentos e se dispunha a aceitar reivindicações operárias, mas pedia aumento de passagens, para fazer frente ao déficit, que se instalara em 1916. Empresários desconfiaram, pois, enquanto a *Auxiliaire* seguia à mingua, a *Lumber* acabara de encomendar 80 vagões novos. Em todo o Estado, associações de classe se reuniram e repeliram a majoração de tarifas. Com reivindicações ainda não atendidas, em 16 de outubro operários deprederam oficinas em Santa Maria e a estação de Montenegro, arrancaram trilhos, esvaziaram caixas d’água, sabotaram desvios, explodiram pontes, derrubaram a linha telegráfica, inutilizaram locomotivas. Dessa vez, exigiram o afastamento de Cartwright e adotaram eloquência nacionalista. A Brigada Militar continuou não intervindo (Fed., 19-10-1917; CP, 24-10-1917).

No dia 21, praças do Exército que escoltavam Cartwright em Santa Maria espingardearam uma passeata, ferindo 28 pessoas e provocando dois óbitos. O Ministro da Justiça, o santa-mariense Carlos Maximiliano, pediu explicações; Borges de Medeiros responsabilizou a companhia, postulando sua encampação (Kliemann, 1977, p. 84; Fed., 22, 25-10-17; Borges, 1917).

O consultor-geral da empresa, Teixeira de Abreu, anunciou o afastamento de Cartwright, mas alertou para a difícil situação contábil e denunciou “interesses ocultos” por trás da greve (CP, 1, 2-11-1917). Afinal, concordou-se com aumento de 15% aos grevistas, redução da carga

horária, escalas mais leves e manutenção dos escritórios em Santa Maria. Borges negociou com empresários um aumento de tarifas, da ordem de 20%, que recaiu sobre as madeiras, o gado em pé, fazendas e ferragens. Cartwright pedia isso para todos os produtos, indistintamente (CP, 4-11-1917).

Enquanto isso, mostrou serviço construindo pequenos ramais na serra (Mensagem, 1917; Mensagem, 1919). Na Assembleia, o jovem Getúlio Vargas defendia a estatização de minas de carvão, cujo consumo saltara durante a guerra, em razão da impossibilidade de importação (Vargas, 1919, *in*: Aita e Axt, 1997, p. 173-174).

No início de 1919, a *Auxiliaire* desligou-se da BRC e os belgas retomaram o comando. Algumas melhorias foram feitas, mas os serviços seguiam ruins. Borges torpedeou todos os pedidos de aumento das tarifas, sufocando a empresa. O Presidente Epitácio Pessoa sentia-se em dívida com Borges. Em 12 de julho de 1920, os contratos foram transferidos ao Estado. A União pagou à *Auxiliaire* pela rescisão metade do que estabelecia o contrato de 19 de junho de 1905, 200 milhões de francos belgas, e teria participação na renda líquida. O Estado comprometeu-se a investir 62 mil contos. Borges contraiu um empréstimo, intermediado pelos bancos Pelotense e Português, no valor de 25 mil contos (Love, 1975, p. 202; Vargas, *in*: Aita e Axt, 1997, p. 197).

A conjuntura não era infensa às encampanções. Também em 1920, o Presidente de Minas Gerais, Arthur Bernardes, assumiu o contrato da *Sul Mineira*. A *Estrada de Ferro Sorocabana* voltava, na mesma época, a pertencer ao Estado de São Paulo, que absorvera ainda a *São Paulo Northern*, contra a vontade da direção da companhia. Borges e os presidentes paulistas, Rodrigues Alves e Altino Arantes, falavam a mesma língua (Topik, 1987, p. 124, 125; Mensagem SP, 1915, 1916).

Depois de anos administrando déficits e carente de investimentos sólidos, a companhia estava sucateada. Em 1920, aconteceram 939 acidentes. Apenas 32% das 207 locomotivas operava em boas condições; 29 estavam arruinadas (Duncan, 1932, p. 85). Para financiar os investimentos, Borges aumentou tarifas. Os fretes dos vasilhames subiram 782%, do carvão 603%, da madeira 400%, do arroz 350%, do gado em pé 264%, do sal 250%, da alfafa 240%, dos vinhos 194%, da cal 170%... Os produtos gaúchos perderam competitividade e mercados. O peso das tarifas estava levando à asfixia a produção de trigo, erva-mate, couro, lãs, charque, vinhos, madeiras, milho, banha... (Cabeda, Anais Dep., 11-8-1921; CP, 8, 10, 14, 19, 30-7, 3, 13-1921).

A imprensa não perdoou. A oposição bradou. O Deputado Rafael Cabeda acusava Borges de ter agido de má fé ao negar os pedidos de reajustes pleiteados pela

antiga concessionária. O colega Antunes Maciel lembrava que os federalistas alertaram que o Estado não tinha lastro necessário para a encampanção (Cabeda, Anais Dep., 11-8-1921; Maciel, Anais Dep., 17-8-1921).

Embora as condições de tráfego tivessem melhorado, a sobretaxação dos fretes só começou a ser aliviada em 1922, com abatimentos de 10 a 50%, o que foi considerado paliativo (CP, 12-3-1922). A decepção se identificou com a oposição.

Além da Viação Férrea, Borges também encampana o porto e a barra de Rio Grande. As operações rasparam os bancos regionais, dos quais Borges sacara os fundos públicos – valores recolhidos no cofre de órfãos e interditos, na caixa de depósitos judiciais e na de depósitos particulares, criada em 1914. Durante a guerra, todos haviam feito uma poupança forçada, pois houve dificuldades de importação. Borges usou esses fundos para financiar as encampanções, num momento em que a demanda reprimida tinha acordado. Houve enxugamento do meio circulante, que representou drástica restrição de crédito, forçando a execução de hipotecas, atingindo pecuaristas, base da economia. Com a desorganização do comércio, em razão da falta de divisas, navios partiam vazios do porto, e 820 indústrias fecharam entre 1920 e 1921. O Banco do Brasil acabou vindo em socorro aos bancos gaúchos, criando uma carteira de redescontos (CP, 29-4-1949). Mas as hipotecas continuaram sendo cobradas em prazos mais curtos (Oliveira, 1936, p. 48, 56-61; Lagemann, 1985; Axt, 2011; Escobar, 1930, p. 15, 36).

Assim, a oposição lançou candidatura de Joaquim Francisco de Assis Brasil. Pecuarista, galvanizou a frustração contra o governo, reunindo federalistas, republicanos dissidentes, estudantes, grandes e pequenos produtores rurais. O movimento operário aderiu, pois, depois das plumas de 1917, Borges reprimira duramente uma greve em 1919. Na Viação Férrea, rebentou nova greve em maio de 1923, em plena revolução (Axt, 2011).

Logo após o pleito de novembro de 1922, explodiram acusações de fraude. Uma Comissão de Constituição e Poderes da Assembleia dos Representantes manipulou os números e deu a reeleição a Borges. Em 25 de janeiro de 1923, dia da posse, estalaram escaramuças em Passo Fundo, que logo descambaram para a conflagração estadual. (Fontoura, 1969; Cunha, 1943; Aita e Axt, 1998, p. 159, 235).

A pacificação veio em 14 de dezembro, com a assinatura do Acordo de Pedras Altas. Borges garantiu sua permanência no poder, de modo a concluir o mandato. Mas a Constituição de 14 de julho de 1891 seria emendada, com a supressão do polêmico instituto da reeleição, dispositivo que permitia a eternização no governo. Portanto, o esquema de poder foi condenado.

Em 1928, Getúlio Vargas e João Neves da Fontoura o sucediam, iniciando uma nova era. Sua primeira ação foi tomar um grande empréstimo de consolidação, maior operação externa já realizada pelo Estado, no valor de 42 milhões de dólares. Exatamente como dissera Ouro Preto sobre a Velha Central, a Viação, assim como o porto de Rio Grande, serviu de garantias. Ironicamente, o Estado se endividou por causa das encampações (o superávit terminou em 1919), que agora lastreavam a política de estímulo à economia que Getúlio abraçaria. Borges, com sua insistência em realizar as encampações sem recorrer ao mercado externo, acabou, num primeiro momento, sufocando a economia, o que lhe custou o esquema de poder. Já, então, a velha classe mercantil que dera sustentação ao borgismo estava sendo substituída pela ascendente burguesia industrial cujo capital tinha origem colonial, ou estava mercantilmente ligado à área de colonização do Estado, e que cada vez mais se sintonizaria com o novo governo, apoiando, inclusive, a Revolução de 1930 (Axt, 2002a).

Portanto, concluindo, das estradas herdadas pelo Império, a Novo Hamburgo enfrentou problemas de sustentabilidade, como acontecia amiúde com pequenas ferrovias no Brasil, onerando os cofres provinciais. Nesse sentido, o cenário seria algo diferente daquele percebido por Kolko (1965) para os EUA, pois aqui a sustentabilidade crescia quando conglomerada e articulada a outros empreendimentos.<sup>6</sup>

Já a Rio Grande-Bagé, apesar de atravessar a área mais próspera do Estado, sofreu com intervenções políticas que mudaram o projeto do traçado, com a demora na abertura da barra, com a concorrência imposta pelo contrabando de fronteira e com o impacto da Revolução Federalista. Para a belga *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien* (Santa Maria-Passo Fundo), por fim, faltaram os recursos necessários para a conclusão da obra, o que tornou o trecho inaugurado deficitário.

Castilhistas concordavam com o liberal Prudente de Moraes e com o plano de estabilização de Campos Salles, aprovado no Congresso com o concurso gaúcho. O estatismo emergiu quando Prudente manobrou para rejeitar a pretensão do governo estadual para gerir a Porto Alegre-Uruguaiana. Aliando-se aos militares, Castilhos almejava fortalecer o controle na fronteira, reforçando, inclusive sua autonomia de interferência na política uruguaia, aspecto este que o colocava em rota de colisão com o Exército, que, assim, se dividia em relação às intenções castilhistas.

Desaparecido Castilhos, Borges celebrou um acor-

do de unificação do sistema, com formação de monopólio estrangeiro, o que, segundo alegava, dinamizaria a circulação, baratearia os fretes e combateria o contrabando. Mas a inflêta liberal começou a balançar tão logo percebeu que a concessionária tinha interesses conflitantes. Enquanto a empresa queria integrar o Estado com o Prata, convertendo Santa Maria em epicentro mercantil, maximizando, dessa forma, os fluxos, Borges, tendo a elite mercantil urbano-litorânea como aliada, pretendia fortalecer a posição de Porto Alegre. Além disso, a companhia pretendia anular a concorrência estabelecida pela navegação fluvial, setor que o governo protegia e que não teria resistido à disputa com a ferrovia sem essa proteção. Também o consumo do carvão nacional não era considerado desejável pela companhia, que, na falta do Cardiff, preferia a lenha, contrariando outro setor agasalhado pelo governo. Finalmente, a racionalidade dos traçados esbarrou em políticos que queriam ver municípios contemplados com ramais não prioritários. Nessa toada, a companhia acabou apoiando a oposição em 1907.

A paralização dos investimentos que adveio dessa conjuntura foi superada apenas em 1910, com a absorção do consórcio belgo-franco-germânico pelo conglomerado estado-unidense Farquhar, que concluiu ramais, com destaque para a ligação São Paulo-Rio Grande, essencial para o sucesso de seu empreendimento madeireiro em Santa Catarina. O rápido crescimento da *holding*, contudo, não chegou a melhorar esquemas de gestão, que continuaram pouco integrados, encharcados de clientelismo e assediados pelos políticos. Isto é, havia aparentemente um limite para a sustentabilidade e competitividade do conglomerado, pois a fórmula regionalizada da *Auxiliaire* foi mais eficaz, do ponto de vista administrativo, do que o modelo nacional e transnacional de Farquhar. A crise de 1914, com a inversão do fluxo de capitais globais, derrubou o gigante em pé de barro, financeiramente alavancado e com problemas de gestão. Com a qualidade dos serviços se deteriorando, o colosso ferido despertou o discurso nacionalista.

Borges, percebendo a fragilidade, jogou cartada populista. Ao mesmo tempo que barrava aumentos tarifários que compensariam perdas inflacionárias, acenava para o movimento operário. Assim, as greves de 1917 representaram um peculiar caso de aliança interclasses: governo, elite mercantil, produtores rurais, industriais e operários se uniram contra o truste estrangeiro.

Com consenso em âmbito regional e situação política favorável em nível nacional, Borges consumou a

<sup>6</sup> Segundo Kolko, os empresários americanos confiaram que o futuro residia nos grandes cartéis, mas na prática muitos falharam em reduzir custos, obtendo lucros menores do que concorrentes enxutos, os quais, ágeis, mostravam-se competitivos. Para ele, as comissões regulatórias antitrustes supostamente constituídas para restringir monopólios acabaram salvando monopolistas malsucedidos e sufocando pequenos concorrentes. Assim, a intervenção do governo federal nos Estados Unidos teria sido planejada não para coibir o monopólio das grandes empresas em prol do bem-estar público, mas para forjar monopólios que elas não foram capazes de estabelecer em meio ao turbilhão do mercado livre.

encampação dos serviços em 1920, seguindo movimento semelhante promovido por São Paulo e Minas Gerais. Mas a engenharia financeira da operação foi desastrosa. Junto com a encampação do porto e barra de Rio Grande, a absorção da Viação Férrea raspou os cofres dos bancos locais, produzindo uma crise sem precedentes de falta de meio circulante, que sufocou o comércio e precipitou hipotecas. Além disso, para fazer frente ao ousado programa de investimentos numa empresa sucateada, Borges aumentou vertiginosamente as tarifas, contrariando seu próprio discurso. A crise de 1921 se refletiu na campanha de 1922 e caldeou a revolução de 1923, na esteira da qual o projeto de poder de Borges saiu condenado. Afinal, o Estado precisou se endividar externamente.

No conjunto, a natureza predatória de certos políticos que se envolveram em processos decisórios relativos à ferrovia parece ter contribuído para a desorganização da iniciativa com maiores chances de êxito, a de 1905, nesse sentido, confirmando para o caso gaúcho análise de Summerhill (1998) para o Brasil. A guerra de 1914 sem dúvida trouxe um cenário angustioso às empresas, mas essa crise poderia ter encontrado a Viação Férrea em melhores condições do que sob Farquhar, cujo modelo de negócio alavancado era comprometido na origem. Mesmo sob Farquhar, contudo, a situação entre 1915 e 1920 não precisava ter se deteriorado tanto se o governo não tivesse usado seus meios para espremer uma empresa já combatida, salvaguardando seus objetivos políticos, bem como interesses de empresários aliados que não se coadunavam com os da empresa. A interferência em favor de concorrentes menos eficientes confirma em parte o argumento de Armentano (1999), para quem os trustes e conglomerados não eram necessariamente exploradores do consumidor e estavam perseguindo eficácia produtiva. Outrossim, aponta para uma realidade diversa da descrita por Kolko (1965), pois, se as intervenções de 1898 e de 1905 se fizeram em sintonia com o capital, como teria acontecido com a legislação regulatória nos EUA antes de 1916, a partir de 1907 o estado sul-rio-grandense agiu progressivamente em desacordo com os interesses dos trustes. A relativa eficácia do conglomerado em 1905, mas também em 1910, despertou reações de setores da economia local, que passaram a demandar proteção estatal. Sob

gestão pública, os serviços melhoraram, mas a conta recaiu sobre o conjunto do setor produtivo, além de funcionar como um dos fatores precipitadores do endividamento<sup>7</sup>. Assim, a aquisição da ferrovia contribuiu para dar início ao cenário que tornaria, no futuro, o Estado cada vez mais dependente dos socorros da União para enfrentar seus déficits. Em 1959, a rede estadual foi absorvida pela União, por meio da RFFSA. Em 1996, o que sobrou da malha retornou para um conglomerado privado.

Parte da historiografia insistiu que o intervencionismo no Rio Grande do Sul explicava-se em razão da ideologia castilhistas, lastreada no Positivismo comtista (Axt, 2002b). Na prática, porém, não foi assim. Em 1898, Castilhos estava alinhado ao projeto liberal ortodoxo de Murtinho e Moraes. Divergiu apenas no tocante à estrada de ferro Uruguaiana, considerada estratégica, o que o colocava em sintonia com a perspectiva estadeada pelos militares, não apenas na República, mas desde o Império, quando, muito antes do Positivismo, conservadores como o Visconde do Uruguai já defendiam a nacionalização e a intervenção em certos setores como forma de fortalecer o estado e a defesa e dinamizar a economia (Axt, 1999). Em 1905, desaparecido Castilhos, Borges pôde consumir a fórmula liberal cartelista e pró-capital estrangeiro, mas que, dois anos depois, entrava em crise em razão dos choques de interesses entre a empresa cessionária e políticos ou setores da economia defendidos pelo Estado. Nesse caso, o problema foi político, pois a sustentação do governo não queria, ou não podia, prescindir da aliança intraclasses dominante que englobava os grupos articulados a tais setores, a saber, a mineração carvoeira, a navegação fluvial, o alto comércio e os financistas urbano-litorâneos. Aí sim, com apoio dos técnicos positivistas abrigados na SOP (Axt, 2002), Borges desenhou o projeto intervencionista, recorrendo à retórica nacionalista. Note-se, porém, que o movimento de Borges estava então em sintonia com ações dos governantes de São Paulo e de Minas Gerais, onde não se verificava igual influência de engenheiros positivistas na Administração e, muito menos, do castilhismo.<sup>8</sup> Isto é, no início dos anos 1920, a fórmula estatista, já bem prestigiada desde o convênio de 1906 em Taubaté, se difundia, em pleno ambiente liberal, independentemente do Positivismo ou do castilhismo (Topik, 1979; 1987).<sup>9</sup>

<sup>7</sup> As encampações da Viação Férrea e do Porto e Barra de Rio Grande, além do esforço de guerra de 1923, empurraram o Estado para uma situação pré-falimentar, com atraso no pagamento de fornecedores e, pior, com deságio para o saque de cadernetas de poupança, que passaram até a funcionar como moeda paralela, o que produziu uma inflação regionalizada. O cenário foi estabilizado com o empréstimo de consolidação de 42 milhões de dólares, tomado por Getúlio Vargas em 1928, o qual, além de resgatar a dívida de curto prazo, financiou obras em algumas cidades e a criação do Bergs, o banco de crédito hipotecário que posteriormente deu origem ao Banrisul (Axt, 2001). No início dos anos 1930, depois do esforço de guerra da Revolução de 3 de outubro, o Estado começou a receber seus primeiros socorros da União (Axt, 2003).

<sup>8</sup> Além disso, Borges não estendeu seu recém-incorporado nacionalismo para outros setores da economia: ao invés de apoiar o projeto de um frigorífico nacional, por exemplo, acabou concedendo incentivos que estimularam a instalação de frigoríficos estrangeiros na fronteira a partir de 1917 (Pesavento, 1980). O intervencionismo seletivo ficou explícito na geração e distribuição de energia elétrica, onde se fez de tudo para proteger uma empresa que prometia explorar o carvão nacional e era ligada a políticos com participação em seu esquema de poder, desmerecendo um projeto livre de incentivos para uma grande hidrelétrica no rio Jacuí que garantiria energia abundante e barata à florescente indústria local (Axt, 2011).

## Referências

- ABREU, M. de P. 2000. British business in Brazil: maturity and demise (1850-1950). *Rev. Bras. Econ.*, 54(4):383-413.
- AITA, C.; ARAÚJO, V.; AXT, G. 1996. *Parlamentares gaúchos: das Cortes de Lisboa aos nossos dias (1821-1996)*. Porto Alegre, ALRS, 232 p.
- AITA, C.; AXT, G. 1997. *Getúlio Vargas: discursos (1903-1929)*. Porto Alegre, ALRS, 788 p.
- AITA, C.; AXT, G. 1998. *José Antônio Flores da Cunha: discursos (1909-1930)*. Porto Alegre, ALRS, 467 p.
- ANAIS do Arquivo Histórico do RS. 2009. Política e poder nos primeiros anos da República: a correspondência entre Julio de Castilhos e seu secretário, Aurélio Viríssimo de Bitencourt. Porto Alegre, AHRs, EDIPUCRS, 398 p.
- ARMENTANO, D. 1999. *Antitrust and monopoly: anatomy of a policy failure*. Oakland, The Independent Institute, 312 p.
- AXT, G. 1995. A formação da empresa pública no setor elétrico gaúcho. *Anos 90*, 4:77-86.
- AXT, G. 1995a. *A indústria de energia elétrica no Rio Grande do Sul: Dos primórdios à formação da empresa pública (1887-1959)*. Porto Alegre, RS. Dissertação de Mestrado. UFRGS, PPG História.
- AXT, G. 1998. Política portuária e de navegação e a formação do Estado no Rio Grande do Sul. In: L.R.P. TARGA (org.), *Breve inventário de temas do Sul*. Porto Alegre, Lajeado, UFRGS / FEE / UNIVATES, p. 174-194.
- AXT, G. 1999. O estado providência monárquico e castilhistas. *Logos*, 11(1):57-64.
- AXT, G. 2001. *Gênese do estado burocrático-burguês no Rio Grande do Sul (1889-1928)*. São Paulo, SP. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade de São Paulo, 456 p.
- AXT, G. 2001a. Votar por quê? Ideologia autoritária, eleições e Justiça no Rio Grande do Sul borgista. *Justiça & História*, 1(1):175-216.
- AXT, G. 2002. Os guardiões da lei: aspectos da influência política e cultural dos positivistas religiosos sobre os governos republicanos no RS. *Métis: História & Cultura*, 1(2):33-52.
- AXT, G. 2002a. O Governo Getúlio Vargas no Rio Grande do Sul (1928-1930) e o setor financeiro regional. *Estudos Históricos*, 29:119-140.
- AXT, G. 2002b. Contribuições ao debate historiográfico concernente ao nexo entre Estado e sociedade para o Rio Grande do Sul castilhistas-borgista. *Métis: História & Cultura*, 1(1):39-70.
- AXT, G. 2003. *A.J. Renner: perfil, discurso e artigos (1931-1952)*. Porto Alegre, ALRS, 352 p.
- AXT, G. 2011. *Gênese do Estado moderno no Rio Grande do Sul (1889-1929)*. Porto Alegre, Ed. Paiol, 452 p.
- AXT, G. 2014. De cavaleiro dos mostuários a capitão de indústrias: trajetória empresarial e política de A.J. Renner. In: C.M. FAY; A. RUGGIERO (org.), *Imigrantes empreendedores na História do Brasil: estudos de casos*. Porto Alegre, EDPUCRS, p. 171-190.
- AXT, G. 2016. Ramiro Barcelos e as questões econômicas de seu tempo. In: L.A. FISCHER (org.), *Antônio Chimango. Poemas, crônicas, discursos e polémicas de Ramiro Barcelos*. Caxias do Sul, Ed. Modelo de Nuvem, p. 124-168.
- AXT, G. 2018. A Revolução Federalista (1893-1895): guerra civil no Brasil. *Revista IHGB*, 477:107-135.
- AXT, G. 2018a. Gênese de um grande banco público. In: *BANRISUL, 90 anos*. Porto Alegre, Critério, p. 17-38.
- BAK, J.L. 1998. Labor, community, and the making of a cross-class alliance in Brazil: the 1917 railroad strikes in Rio Grande do Sul. *Hispanic American Historical Review*, 78(2):179-227.
- BARETTA, S.R.D. 1985. *Political violence and regime change: a study of the 1893 Civil War in Southern Brazil*. Pittsburgh. Ph.D. Dissertation. University of Pittsburgh, 275 p.
- BELTRÃO, A.C. 2018. *As locomotivas a vapor e as ferrovias no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, IHGRGS, 149 p.
- BIAVASCHI, M.A.C. 2004. O setor ferroviário em Santa Maria e suas conexões com o coronelismo durante o período borgista (1898-1928). *Métis: História & Cultura*, 3(6):201-218.
- BITSCH, M.-T. 1994. *Lá Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Paris, Sorbonne, 578 p.
- BODEA, M. 1979. *A greve geral de 1917 e as origens do trabalhismo gaúcho*. Porto Alegre, L&PM, 202 p.
- CARONE, E. 1971. *A República Velha (evolução política)*. São Paulo, Difel, 508 p.
- CABEDA, R.; COSTA, R. 2002. *Os crimes da ditadura: a história contada pelo dragão*. 2ª ed. Org. G. Axt, C.B.P. Cabeda, R.V. Seelig. Porto Alegre, Memorial do Ministério Público, 184 p.
- CUNHA, J.A.F. da. 1943. *A Campanha de 1923*. Rio de Janeiro, Zelio Valverde, 290 p.
- DÉCADA REPUBLICANA 1986. Brasília: UNB, 2 vols.
- DIAS, J.R.S. 1978. *A primeira ferrovia do Rio Grande do Sul*. São Paulo, SP. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo, 130 p.
- DIAS, J.R.S. 1986. *Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul*. São Paulo, Editora Rios, 206 p.
- DUNCAN, J.S. 1932. *Public and private operation of railways in Brazil*. New York, Columbia University Press, 243 p.
- ESCOBAR, W. 1930. *Finanças e política: discursos proferidos na Câmara dos Deputados e artigos publicados na imprensa nos anos de 1926 a 1929*. Porto Alegre, Editora Globo, 426 p.
- ESPIG, M.J. 2013. Um breve histórico sobre a estrada de ferro São Paulo-Rio Grande. In: G. AXT; H.C. SANCHES; A.C. ZEFERINO; A. WEHLING (org.), *100 anos do Contestado: memória, história e patrimônio*. Florianópolis, Memorial do Ministério Público de Santa Catarina, p. 159-192.
- FARIA, J.A. 1997. *Arquivo de Sombras: a privatização do Estado brasileiro nos anos iniciais da Primeira República*. Rio de Janeiro: Sete Letras, 91 p.

<sup>9</sup> Autores inclinados às teses protecionistas poderiam arguir que, se a política de transportes borgista representou ônus pesado sobre as finanças estaduais e sobre a produção regional, teria, em contrapartida, favorecido o fortalecimento da indústria na região colonial. Mas a premissa é frágil. Em primeiro lugar, porque o surto industrializante das primeiras décadas do século XX, que levou José Antônio Flores da Cunha a falar em "trabalho alemão" (Aita, Axt, 1998), tinha origem no capital comercial colonial, isto é, oriundo da zona de colonização italo-germânica (Pesavento, 1983), e não do capital financeiro-mercantil porto-alegrense, que era especialmente protegido pelo governo. Pelo contrário, o capital colonial foi diversas vezes sobrecarregado, como, por exemplo, com o imposto territorial criado em 1903, no tabelamento do preço do feijão em 1914, ou, ainda, com os subsídios continuados à indústria carvoeira, que inviabilizaram a distribuição de energia elétrica abundante e barata à indústria, um dos principais fatores de perda de competitividade da indústria gaúcha em face da paulista (Axt, 2001, 2011). Além disso, a maior parte dos produtos coloniais raramente concorria com os artigos de luxo importados pela fronteira. A banha, carro-chefe da industrialização local, era, inclusive, exportada. Muitas cervejarias, fábricas de laticínios, curtumes, mercenárias, etc. começaram antes da República e de sua política de combate ao contrabando de fronteira. Nem mesmo os têxteis dependiam desse protecionismo: o Rheingantz, de Rio Grande, vendia sua produção essencialmente no Rio de Janeiro, e o conglomerado Renner desenvolveu-se na esteira do sucesso de um produto específico, a Capa Ideal, desenvolvido pelo fundador da empresa, que inclusive foi exportado para o Prata (Axt, 2014). Enfim, processos intervencionistas não são salutares ou nefastos *a priori*. Para escaparmos da simplificação ideológica que agita o tema, é preciso debruçar-se sobre estudos de caso, analisar setores produtivos na longa duração e colocá-los em perspectiva com outros. Por tudo o que se viu até aqui, a intervenção do governo Borges no setor de transportes não foi eficaz, nem a curto, nem a longo prazo. Em outras áreas, entretanto, como na criação do Bergs em 1928 (Axt, 2018a), e na forja da CEEE (Axt, 1995a), nos anos 1950, o governo obteve mais sucesso, com melhores retornos à sociedade.

- FERROCARRIL Paysandu-Rivera, Fundamentos del Proyecto. 1925. Montevideo, Consejo Departamental de Paysandu, 182 p.
- FILOMENO, F.A. 2010. A crise Baring e a crise do Encilhamento nos quadros da economia-mundo capitalista. *Econ. Soc.*, **19**(1):135-171.
- FONTOURA, J.N. da. 1969. *Memórias: Borges de Medeiros e seu tempo*. Porto Alegre, Editora do Globo, 402 p.
- GAULD, C. 2006. *Farquhar, o último Titã: um empreendedor americano na América Latina*. São Paulo, Editora de Cultura, 536 p.
- HARRES, M.M. 1996. Disciplina e trabalho: administração de iniciativa na VFRGS. *Estudos Ibero-Americanos*, **21**(2):111-127.
- HENTENRYK, G.K-V. 1972. *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine: La politique royale et ses prolongements (1895-1914)*. Bruxelles, P. des Académies, 969 p.
- KLIEMANN, L.H.S. 1977. *A ferrovia gaúcha e as diretrizes de "Ordem e Progresso" (1905-1920)*. Porto Alegre, RS. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 182 p.
- KOLKO, G. 1965. *Railroads and regulation*. Princeton, University Press, 272 p.
- LAGEMANN, E. 1985. *O Banco Pelotense e o sistema financeiro regional*. Porto Alegre, Mercado Aberto, 254 p.
- LANNA, A.L.D.A. 2013. Brazil Railway Company: ferrovia, territórios, modernidade no início do século XX. *XIV Jornadas Interescuelas*. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo, 27 p.
- LOPES, C.E.J. 2002. *A Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil e a cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul, Brasil*. Barcelona. Tese de Doutorado. Universidade Politécnica da Catalunha, 224 p.
- LOVE, J.L. 1975. *O regionalismo gaúcho e as origens da revolução de 1930*. São Paulo, Ed. Perspectiva, 282 p.
- MEDEIROS, L. 1995. *A pacificação da Revolução de 1893*. Porto Alegre, Lasalle, 148 p.
- MOTOYAMA, S. 1994. *Tecnologia e Industrialização no Brasil*. São Paulo, Ed. Unesp, 450 p.
- OLIVEIRA, Alcibiades. 1936. *Um drama bancário: esplendor e queda do Banco Pelotense*. Porto Alegre, Livraria do Globo, 294 p.
- OSÓRIO, J.L. 1981. *Constituição Política do Estado do Rio Grande do Sul: comentários*. 3ª ed. Brasília, UNB, 304 p.
- PESAVENTO, S.J. 1980. *A República Velha Gaúcha: charqueadas, frigoríficos, criadores*. Porto Alegre, Movimento/IEL, 304 p.
- PESAVENTO, S.J. 1983. *RS: agropecuária colonial & industrialização*. Porto Alegre, Mercado Aberto, 226 p.
- PETERSEN, S.R.F. 1993. As greves no RS (1890-1919). In: J.H. DACANAL; S. GONZAGA (org.), *RS: Economia e Política*. Porto Alegre, Mercado Aberto, p. 277-238.
- PICCOLO, H.I.L. (org.). 1998. *Coletânea de discursos parlamentares da Assembleia Legislativa da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: 1835-1889*. Porto Alegre, Assembleia Legislativa, Corag, vol. 1, 662 p.
- PEZAT, P. 2003. A Revolução Federalista na perspectiva de um médico positivista: cartas do dr. Bagueira Leal a Miguel Lemos e a Teixeira Mendes. *História em Revista*, **9**:155-173.
- RÜCKERT, F.Q. 2015. *O saneamento e a politização da higiene do Rio Grande do Sul (1828-1930)*. São Leopoldo, RS. Tese de Doutorado. PPG História, Unisinos, 276 p.
- SOUZA, J.F.P. de. 1934. *Noventa e Três*. Rio de Janeiro, Jornal do Comércio, 210 p.
- SUMMERHILL, W.R. 1998. Market intervention in a backward economy: railway subsidy in Brazil, 1854-1913. *The Economic History Review*, **51**(3):542-568.
- TOPIK, S. 1979. The evolution of the economic role of the Brazilian State, 1889-1930. *Journal of Latin American Studies*, **11**(2):325-342.
- TOPIK, S. 1987. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro, Record, 255 p.
- VALENTINI, D.J. 2013. A instalação e a atuação da Lumber. In: G. AXT; H.C. SANCHES; A.C. ZEFERINO; A. WEHLING (org.), *100 anos do Contestado: memória, história e patrimônio*. Florianópolis, Memorial do Ministério Público de Santa Catarina, p. 193-226.
- VILLEGAS, M.Z. de C. de. 1993. *El gobierno de Manuel Ferraz de Campos Salles, el restaurador de las finanzas (1898-1902)*. Caracas, IAEAL, 260 p.
- WOLFE, J. 1991. Anarchist ideology, worker practice: The 1917 general strike and the formation of Sao Paulo's working class. *The Hispanic American Historical Review*, **71**(4):809-846.

## Obras citadas

### I - Fontes primárias Arquivos

- Arquivo da Capela Positivista, Porto Alegre, RS. (ACP).  
Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, RJ. (FBN).  
Biblioteca Rio-Grandense, Rio Grande, RS. (BRG).  
Centro de Documentação da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS (CDALRS).  
Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, Fundo Borges de Medeiros, Porto Alegre, RS (IHGRS).  
Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa, Porto Alegre, RS. (MCS).  
Museu da Folha Popular, Sant'Anna do Livramento, RS. (MFP).

### Publicações periódicas

- A Federação, Porto Alegre, 24 de abril de 1897, 10 de janeiro, 21, 22, 25 e 27 de fevereiro, 24 de maio, 13 e 16 de junho, 28 de julho, 7 de agosto, 22 de dezembro de 1905, 5 de janeiro, 8 e 13 de junho, 2 e 17 de julho e 8 de agosto de 1906, 5 de julho, 19 e 20 de setembro de 1907, 1º e 5 de outubro de 1908, 28 de julho de 1910, 7 de fevereiro de 1913, 25 e 31 de julho, 1, 2, 3, 4 e 6 de agosto, 22 de setembro, 19, 22 e 25 de outubro de 1917 MCS, CDALRS.
- AMARAL, E. do. A Federação, Porto Alegre, 20 de maio de 1897. MCS. Anais da Câmara dos Deputados, sessões de 6 de setembro de 1895, 11 de novembro de 1897, 2 de agosto de 1900, 12 de dezembro de 1906, 29 de agosto de 1907, 30 de julho de 1909. CDALRS.
- Anais do Senado Federal, novembro de 1896. CDALRS.
- BARROS, F.Jr. Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 3.09.1898. CDALRS.
- CABEDA, R. Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 11 e 12.08.1921. CDALRS.
- CARVALHO, José Carlos de. Anais da Câmara dos Deputados, sessões de 12 de dezembro de 1906 e 16 de maio de 1908. CDALRS.
- CARVALHO, J.C. de. Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 30.09 e 7.10.1911. CDALRS.
- Correio do Povo, Porto Alegre, 26 de agosto, 24 de outubro, 1, 2, 4, 16 de novembro de 1917, 8, 10, 14, 19, 30 de julho, 3 e 13 de agosto de 1921, 12 de março de 1922, 29 de abril de 1949. MCS.
- Financial News*, Londres, 6 de julho de 1906. Arquivo pessoal.

GONÇALVES, C.B. Discurso de Posse. *A Federação*, Porto Alegre, 27.01.1908.  
 Jornal do Comércio, RJ, 15 de outubro de 1898. FBN.  
 MACIEL, É. Alimpando Aleives. *Folha Popular*, Sant'Anna do Livramento, 1968. MFP.  
 MACIEL JÚNIOR, A. Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 17 de agosto de 1921. CDALRS.  
 O Diabrete, Rio Grande, 3 de novembro de 1878. BRG.  
 O Estado, Santa Maria, 2 de julho de 1906. Arquivo pessoal.  
 VIDAL, G. Diário de Notícias, Rio de Janeiro, 28 de setembro de 1907. FBN.

## Documentos impressos e manuscritos

Abelino Vieira a Borges de Medeiros, Santa Maria, 1907, n. 7745. IHGRGS.  
 Abelino Vieira a Borges de Medeiros, Santa Maria, 31.01.1907, n. 7871. IHGRGS.  
 Abelino Vieira a Borges de Medeiros, Santa Maria, 7.02.1907, n. 7874. IHGRGS.  
 Abelino Vieira a Borges de Medeiros, Santa Maria, 17.08.1907, n. 7899. IHGRGS.  
 Augusto Cezar Pinna a Borges de Medeiros, Santa Maria, 21.12.1906, n. 7866. IHGRGS.  
 Borges de Medeiros a J.F. Pereira de Souza, 8.06.1899, n. 4108. IHGRGS.  
 Borges de Medeiros a Pedro Martins Lopes, Santa Maria, 10 e 29.04.1906, n. 7833. IHGRGS.  
 Borges de Medeiros a Gustave Vauthier, Santa Maria, 21.03.1906, n. 7835. IHGRGS.  
 Borges de Medeiros ao Ministro da Justiça Carlos Maximiliano, telegrama, Porto Alegre, 22.10.1917. IHGRGS.  
 Carlos Vasconcellos Cabral, "Carta a Borges de Medeiros", Cachoeira do Sul, 1<sup>o</sup>.12.1898, n. 636. IHGRGS.  
 Faria Santos a Borges de Medeiros, Porto Alegre, 19.01.1913. IHGRGS.  
 GONÇALVES, Carlos Torres. "Carta a Teixeira Mendes". Porto Alegre, 21.10.1908. ACP.  
 Gustave Vauthier a Borges de Medeiros, Santa Maria, 17.06.1904, n. 7785. IHGRGS.  
 Gustave Vauthier a Borges de Medeiros, Santa Maria, 10.11.1905, n. 7814. IHGRGS.  
 Gustave Vauthier a Borges de Medeiros, Santa Maria, 16.02.1906, n. 7824. IHGRGS.  
 Gustave Vauthier a Borges de Medeiros, Santa Maria, 18.03.1906, n. 7838. IHGRGS.  
 Gustave Vauthier a Borges de Medeiros, Santa Maria, 25.06.1906, n. 7846. IHGRGS.  
 Isidoro Neves da Fontoura a Borges de Medeiros, Cachoeira do Sul, 18.11.1905, n. 702. IHGRGS.  
 João Batista Niederauer a Borges de Medeiros, Santa Maria, 23.10.1906, n. 7856. IHGRGS.  
 Mensagem do Presidente do Estado Borges de Medeiros de 1902. Anais da Assembleia dos Representantes, sessão de 25 de setembro de 1902. CDALRS.  
 Mensagem do Presidente Carlos Barbosa Gonçalves à Assembleia dos Representantes. Anais, sessão de 20 de setembro de 1908. CDALRS.  
 Mensagem do Presidente do Estado Antônio Augusto Borges de Medeiros, Anais da Assembleia dos Representantes, 25 de janeiro de 1913. CDALRS.

Mensagem do Presidente do Estado Antônio Augusto Borges de Medeiros. Anais da Assembleia dos Representantes, sessão de 30 de setembro de 1915. CDALRS.  
 Mensagem do Presidente do Estado Antônio Augusto Borges de Medeiros à Assembleia dos Representantes. In: A Federação, Porto Alegre, 21 de setembro de 1917. CDALRS.  
 Mensagem do Presidente do Estado Antônio Augusto Borges de Medeiros, Anais da Assembleia dos Representantes, sessão de 20 de setembro de 1919. CDALRS.  
 Mensagem do Presidente do Estado de São Paulo Rodrigues Alves à ARRS de 1915. CDALRS.  
 Mensagem do Presidente do Estado de São Paulo Altino Arantes à ARRS de 1916. CDALRS.  
 Ramiro de Oliveira a Borges de Medeiros, Santa Maria, 23.03.1899, n. 7756. IHGRGS.  
 Ramiro de Oliveira a Borges de Medeiros, Santa Maria, 30.09.1907, n. 7902. IHGRGS.  
 Relatório da Comissão de Inquérito da ferrovia brasileira, presidida pelo Gal. Francisco Raphael de Mello Rego. RJ, manuscrito, julho de 1893. FBN.  
 Telegrama da Associação dos Empregados no Comércio de Porto Alegre ao Presidente Borges de Medeiros, 15.06.1905. Arquivo pessoal.  
 Viriato Gonçalves Vianna a Borges de Medeiros, Cachoeira do Sul, 23.11.1905, n. 705. IHGRGS.

## II - Fontes secundárias

ABREU, M. de P. 2000. British business in Brazil: maturity and demise (1850-1950). *Rev. Bras. Econ.*, 54(4):383-413.  
 AITA, C.; ARAÚJO, V.; AXT, G. 1996. *Parlamentares gaúchos: das Cortes de Lisboa aos nossos dias (1821-1996)*. Porto Alegre, ALRS, 232 p.  
 AITA, C.; AXT, G. 1997. *Getúlio Vargas: discursos (1903-1929)*. Porto Alegre, ALRS, 788 p.  
 AITA, C.; AXT, G. 1998. *José Antônio Flores da Cunha: discursos (1909-1930)*. Porto Alegre, ALRS, 467.  
 ANAIS do Arquivo Histórico do RS. 2009. Política e poder nos primeiros anos da República: a correspondência entre Julio de Castilhos e seu secretário, Aurélio Viríssimo de Bitencourt. Porto Alegre, AHRS, EDIPUCRS, 398 p.  
 ARMENTANO, D. 1999. *Antitrust and monopoly: anatomy of a policy failure*. Oakland, The Independent Institute, 312 p.  
 AXT, G. 1995. A formação da empresa pública no setor elétrico gaúcho. *Anos 90*, 4:77-86.  
 AXT, G. 1995a. *A indústria de energia elétrica no Rio Grande do Sul: Dos primórdios à formação da empresa pública (1887-1959)*. Porto Alegre, RS. Dissertação de Mestrado. UFRGS, PPG História.  
 AXT, G. 1998. Política portuária e de navegação e a formação do Estado no Rio Grande do Sul. In: L.R.P. TARGA (org.), *Breve inventário de temas do Sul*. Porto Alegre, Lajeado, UFRGS / FEE / UNIVATES, p. 174-194.  
 AXT, G. 1999. O estado providência monárquico e castilhistas. *Logos*, 11(1):57-64.  
 AXT, G. 2001. *Gênese do estado burocrático-burguês no Rio Grande do Sul (1889-1928)*. São Paulo, SP. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade de São Paulo, 456 p.  
 AXT, G. Votar por quê? Ideologia autoritária, eleições e Justiça no Rio Grande do Sul borgista. *Justiça & História*, 1(1):175-216.



- AXT, G. 2002. Os guardiães da lei: aspectos da influência política e cultural dos positivistas religiosos sobre os governos republicanos no RS. *Métis: História & Cultura*, 1(2):33-52.
- AXT, G. 2002a. O Governo Getúlio Vargas no Rio Grande do Sul (1928-1930) e o setor financeiro regional. *Estudos Históricos*, 29:119-140.
- AXT, G. 2002b. Contribuições ao debate historiográfico concernente ao nexó entre Estado e sociedade para o Rio Grande do Sul castilhisto-borgista. *Métis: História & Cultura*, 1(1):39-70.
- AXT, G. 2003. *A.J. Renner: perfil, discurso e artigos (1931-1952)*. Porto Alegre, ALRS, 352 p.
- AXT, G. 2011. *Gênese do Estado moderno no Rio Grande do Sul (1889-1929)*. Porto Alegre, Ed. Paiol, 452 p.
- AXT, G. 2014. De cavaleiro dos mostruários a capitão de indústrias: trajetória empresarial e política de A.J. Renner. In: C.M. FAY; A. RUGGIERO (org.), *Imigrantes empreendedores na História do Brasil: estudos de casos*. Porto Alegre, EDPUCRS, p. 171-190.
- AXT, G. 2016. Ramiro Barcelos e as questões econômicas de seu tempo. In: L.A. FISCHER (org.), *Antônio Chimango. Poemas, crônicas, discursos e polémicas de Ramiro Barcelos*. Caxias do Sul, Ed. Modelo de Nuvem, p. 124-168.
- AXT, G. 2018. A Revolução Federalista (1893-1895): guerra civil no Brasil. *Revista IHGB*, 477:107-135.
- AXT, G. 2018a. Gênese de um grande banco público. In: *BANRISUL, 90 anos*. Porto Alegre, Critério, p. 17-38.
- BAK, J.L. 1998. Labor, community, and the making of a cross-class alliance in Brazil: the 1917 railroad strikes in Rio Grande do Sul. *Hispanic American Historical Review*, 78(2):179-227.
- BARETTA, S.R.D. 1985. *Political violence and regime change: a study of the 1893 Civil War in Southern Brazil*. Pittsburgh. Ph.D. Dissertation. University of Pittsburgh, 275 p.
- BELTRÃO, A.C. 2018. *As locomotivas a vapor e as ferrovias no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, IHGRGS, 149 p.
- BIAVASCHI, M.A.C. 2004. O setor ferroviário em Santa Maria e suas conexões com o coronelismo durante o período borgista (1898-1928). *Métis: História & Cultura*, 3(6):201-218.
- BITSCH, M-T. 1994. *La Belgique entre la France et l'Allemagne (1905-1914)*. Paris, Sorbonne, 578 p.
- BODEA, M. 1979. *A greve geral de 1917 e as origens do trabalhismo gaúcho*. Porto Alegre, L&PM, 202 p.
- CARONE, E. 1971. *A República Velha (evolução política)*. São Paulo, Difel, 508 p.
- CABEDA, R.; COSTA, R. 2002. *Os crimes da ditadura: a história contada pelo dragão*. 2ª ed. Org. G. Axt, C.B.P. Cabeda, R.V. Seelig. Porto Alegre, Memorial do Ministério Público, 184 p.
- CUNHA, J.A.F. da. 1943. *A Campanha de 1923*. Rio de Janeiro, Zelio Valverde, 290 p.
- DÉCADA REPUBLICANA 1986. Brasília: UNB, 2 vols.
- DIAS, J.R.S. 1978. *A primeira ferrovia do Rio Grande do Sul*. São Paulo, SP. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo, 130 p.
- DIAS, J.R.S. 1986. *Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul*. São Paulo, Editora Rios, 206 p.
- DUNCAN, J.S. 1932. *Public and private operation of railways in Brazil*. New York, Columbia University Press, 243 p.
- ESCOBAR, W. 1930. *Finanças e política: discursos proferidos na Câmara dos Deputados e artigos publicados na imprensa nos anos de 1926 a 1929*. Porto Alegre, Editora Globo, 426 p.
- ESPIG, M.J. 2013. Um breve histórico sobre a estrada de ferro São Paulo-Rio Grande. In: G. AXT; H.C. SANCHES; A.C. ZEFERINO; A. WEHLING (org.), *100 anos do Contestado: memória, história e patrimônio*. Florianópolis, Memorial do Ministério Público de Santa Catarina, p. 159-192.
- FARIA, J. A. 1997. *Arquivo de Sombras: a privatização do Estado brasileiro nos anos iniciais da Primeira República*. Rio de Janeiro: Sete Letras, 91 p.
- FERROCARRIL Paysandu-Rivera, Fundamentos del Proyecto. 1925. Montevideo, Consejo Departamental de Paysandu, 182 p.
- FILOMENO, F.A. 2010. A crise Baring e a crise do Encilhamento nos quadros da economia-mundo capitalista. *Econ. Soc.*, 19(1):135-171.
- FONTOURA, J.N. da. 1969. *Memórias: Borges de Medeiros e seu tempo*. Porto Alegre, Editora do Globo, 402 p.
- GAULD, C. 2006. *Farquhar, o último Titã: um empreendedor americano na América Latina*. São Paulo, Editora de Cultura, 536 p.
- HARRES, M.M. 1996. Disciplina e trabalho: administração de iniciativa na VFRGS. *Estudos Ibero-Americanos*, 21(2):111-127.
- HENTENRYK, G.K-V. 1972. *Léopold II et les groupes financiers belges en Chine: La politique royale et ses prolongements (1895-1914)*. Bruxelles, P. des Académies, 969 p.
- KLIEMANN, L.H.S. 1977. *A ferrovia gaúcha e as diretrizes de "Ordem e Progresso" (1905-1920)*. Porto Alegre, RS. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 182 p.
- KOLKO, G. 1965. *Railroads and regulation*. Princeton, University Press, 272 p.
- LAGEMANN, E. 1985. *O Banco Pelotense e o sistema financeiro regional*. Porto Alegre, Mercado Aberto, 254 p.
- LANNA, A.L.D.A. 2013. Brazil Railway Company: ferrovia, territórios, modernidade no início do século XX. *XIV Jornadas Interescuelas*. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo, 27 p.
- LOPES, C.E.J. 2002. *A Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil e a cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul, Brasil*. Barcelona. Tese de Doutorado. Universidade Politécnica da Catalunha, 224 p.
- LOVE, J.L. 1975. *O regionalismo gaúcho e as origens da revolução de 1930*. São Paulo, Ed. Perspectiva, 282 p.
- MEDEIROS, L. 1995. *A pacificação da Revolução de 1893*. Porto Alegre, Lasalle, 148 p.
- MOTOYAMA, S. 1994. *Tecnologia e Industrialização no Brasil*. São Paulo, Ed. Unesp, 450 p.
- OLIVEIRA, Alcibiades. 1936. *Um drama bancário: esplendor e queda do Banco Pelotense*. Porto Alegre, Livraria do Globo, 294 p.
- OSÓRIO, J.L. 1981. *Constituição Política do Estado do Rio Grande do Sul: comentários*. 3ª ed. Brasília, UNB, 304 p.
- PESAVENTO, S.J. 1980. *A República Velha Gaúcha: charqueadas, frigoríficos, criadores*. Porto Alegre, Movimento/IEL, 304 p.
- PESAVENTO, S.J. 1983. *RS: agropecuária colonial & industrialização*. Porto Alegre, Mercado Aberto, 226 p.
- PETERSEN, S.R.F. 1993. As greves no RS (1890-1919). In: J.H. DACANAL; S. GONZAGA (org.), *RS: Economia e Política*. Porto Alegre, Mercado Aberto, p. 277-238.
- PICCOLO, H.I.L. (org.). 1998. *Coletânea de discursos parlamentares da Assembleia Legislativa da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: 1835-1889*. Porto Alegre, Assembleia Legislativa, Corag, vol. 1, 662 p.
- PEZAT, P. 2003. A Revolução Federalista na perspectiva de um médico positivista: cartas do dr. Bagueira Leal a Miguel Lemos e a Teixeira Mendes. *História em Revista*, 9:155-173.

- RÜCKERT, F.Q. 2015. *O saneamento e a politização da higiene do Rio Grande do Sul (1828-1930)*. São Leopoldo, RS. Tese de Doutorado. PPG História, Unisinos, 276 p.
- SOUZA, J.F.P. de. 1934. *Noventa e Três*. Rio de Janeiro, *Jornal do Comércio*, 210 p.
- SUMMERHILL, W.R. 1998. Market intervention in a backward economy: railway subsidy in Brazil, 1854-1913. *The Economic History Review*, **51**(3):542-568.
- TOPIK, S. 1979. The evolution of the economic role of the Brazilian State, 1889-1930. *Journal of Latin American Studies*, **11**(2):325-342.
- TOPIK, S. 1987. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro, Record, 255 p.
- VALENTINI, D.J. 2013. A instalação e a atuação da Lumber. In: G. AXT; H.C. SANCHES; A.C. ZEFERINO; A. WEHLING (org.), *100 anos do Contestado: memória, história e patrimônio*. Florianópolis, Memorial do Ministério Público de Santa Catarina, p. 193-226.
- VILLEGAS, M.Z. de C. de. 1993. *El gobierno de Manuel Ferraz de Campos Salles, el restaurador de las finanzas (1898-1902)*. Caracas, IAEAL, 260 p.
- WOLFE, J. 1991. Anarchist ideology, worker practice: The 1917 general strike and the formation of Sao Paulo's working class. *The Hispanic American Historical Review*, **71**(4):809-846.

Submetido em: 19/12/2019

Aceito em: 09/02/2020