

ANAIS DO
V SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES
UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo PROF. EURÍPEDES SIMÕES DE PAULA

**PORTOS, ROTAS E
COMÉRCIO**

VOLUME I

XXXV
Coleção da *Revista de História*
sob a direção do Professor
E. Simões de Paula.



São Paulo — Brasil
1971

O COMÉRCIO DA MADEIRA E A ATUAÇÃO DA BRAZIL RAILWAY NO SUL DO BRASIL (*).

RUY CHRISTOVAM WACHOWICZ
da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Uni-
versidade Federal do Paraná.

NOTA PRÉVIA SÔBRE A ATUAÇÃO DA BRAZIL RAILWAY NO SUL DO BRASIL.

Introdução.

Foi apenas no século XVIII que se efetivou a ligação por terra entre a Capitania de São Paulo e os extensos territórios que vão de Laguna, no litoral catarinense, até a Colônia do Sacramento, hoje território uruguaio. Até então, o tráfego entre o Rio de Janeiro e a Colônia do Sacramento, estratégico ponto avançado da lusitanidade, no Prata, era feito por mar até Laguna, seguindo-se a pé pelo litoral até a referida colônia.

Em 1727, o governador da Capitania de São Paulo, Caldeira Pimentel, ordenou a Francisco Souza Faria a abertura de

“um caminho de terra da Capitania de São Paulo aos Campos de Curitiba, por onde possam passar cavalgadas”.

Esse caminho por apresentar sérios obstáculos para as tropas e por alongar-se indevidamente dos campos de Vacaria, no Rio Grande do Sul, até Araranguá e Laguna, no litoral catarinense, para só então atravessar a Escarpa Geral e utilizar-se de um velho roteiro pelos sertões de Lajes para chegar ao planalto, foi posteriormente, em 1738, retificado pelo conhecido tropeiro Cristóvão Pereira de Abreu, o qual em reconhecimento recebera de El-Rey D. João V, o direito de, pelo prazo de 12 anos, recolher para si metade dos impostos sôbre cavalgadas dêsse mesmo caminho, cobrados no registro de Curitiba. Desde então o “Caminho Real”, ou de “Sorocaba a Viamão”, como se tornou mais conhecido, passou a ser o único caminho terrestre a ligar as capitanias do centro ao extremo sul da colônia. O sistema de

(*) . — Comunicação apresentada na 5ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 5 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

caminhos de tropas que então se originou, tendo como linha tronco a Sorocaba-Viamão, veio desempenhar um papel histórico de grande relevância, ligando economicamente o Rio Grande do Sul ao restante da colônia lusa e impedindo, pelo contacto intenso e contínuo, a castelhanização das populações do Rio Grande do Sul; conseguiu fazer preponderar, desta forma, no extremo sul, a cultura portuguesa.

Nos fins do século XIX, esta situação permanecia estática em linhas gerais. O acesso ao extremo sul fazia-se com dificuldade por terra, utilizando-se ainda o mesmo caminho de tropas que ligava Sorocaba, em São Paulo, a Viamão, no Rio Grande do Sul; embora a ligação marítima fôsse mais rápida, era porém menos eficiente.

A revolução federalista, que contava inclusive com forças navais, veio revelar de forma aguda a precariedade da segurança das fronteiras meridionais, bem como o sistema de comunicações com o extremo sul.

“De tudo isso terão aprendido os estudiosos das nossas cousas militares que, invadido pelo sul, o Brasil terá a defesa difícilíssima, quasi impossível (...) portanto a questão cinge-se a saber como nos defenderíamos, quer da invasão pela fronteira, quer da invasão pela costa” (1).

O presente estudo visa constatar quão difícil foi para a nação brasileira resolver tão urgente problema.

*

A CONCESSÃO.

Nos últimos dias da monarquia o govêrno imperial, côncio dessa deficiência estratégica, baixou o Decreto n.º 10.432 de 9 de novembro de 1889, subscrito pelo Ministro da Agricultura, Lourenço de Albuquerque. O decreto concedia por 90 anos ao engenheiro João Teixeira Soares ou à Companhia que êste organizasse, a construção, uso e gôzo de uma estrada de ferro, que partindo de Itararé, Província de São Paulo, fôsse ter a Santa Maria da Bôca do Monte, no Rio Grande do Sul. Esta linha tronco contaria com dois ramais em direção ao oeste, um no Paraná e outro no Rio Grande do Sul. Era evidente a importância da construção de tal tronco ferroviário, pois interligaria o sistema ferroviário central já existente, abrangendo o Espírito Santo, Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, que tinha como ponto ferroviário, ou limite na parte sul, a cidade de Itararé. Além dos motivos estratégicos, desejava portanto o govêrno, o

(1). — Tobias Monteiro, *Do Rio Paraná*, in “Cinqüentenário da Estrada de Ferro do Paraná”. — Curitiba, 1935, pág. 21.

mais rapidamente possível, completar a interligação dessas rêsdes, tendo por via mestra a ligação Itararé com o Rio Grande do Sul; porém o país não dispunha de capitais para tanto e

“teve que lançar mão do seu patrimônio de terras, para a implantação de tais serviços” (2).

O Decreto n.º 10.432 garantia juros à companhia construtora de 6% ao ano sobre o capital de no máximo 37 contos de réis por quilômetro construído, no prazo de 30 anos. O referido decreto cedia ainda, gratuitamente, à companhia construtora, os terrenos devolutos, e bem assim, os compreendidos nas sesmarias e posses, exceto as indenizações que fôsem de direito numa faixa de 30 quilômetros para cada lado do eixo da estrada, contando que a área total de tais terrenos não excedesse à média de 9 quilômetros para cada lado, na extensão total das linhas concedidas. Isso significava que o govêrno brasileiro cederia à construtora uma superfície correspondente à extensão qui.ométrica da estrada, multiplicada por 18.

Pelo Decreto n.º 305 de 7 abril de 1890, o govêrno provisório da República revalidou a concessão, modificando entretanto alguns itens:

1. — reduzir para 15 quilômetros de cada lado do eixo da ferrovia a faixa em que poderiam ser demarcadas as terras.
2. — reduziu a garantia de juros para no máximo 30 contos de réis por quilômetro.
3. — alterou o traçado dos ramais.

No mesmo ano, fixou ainda o govêrno federal que o pagamento dos juros sobre o capital empregado pela construtora seria na base de 27 dinheiros por 1\$000, ou seja, determinava o pagamento em ouro.

Com estas e outras alterações processadas, no decreto inicial de concessão, o engenheiro Teixeira Soares organizou uma companhia construtora com capitais belgas e franceses, surgindo então a Companhia *Chemins de Fer Sud Quest Brésilien*, a qual deu início aos trabalhos. O Decreto n.º 1.386 de 6 de junho de 1893 autorizou a transferência de todos os direitos e obrigações cedidas a Teixeira Soares para a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, a qual desde então passou a ser a real concessionária das respectivas vias férreas.

(2). — Westphalen, Brasil e Balhana, *Nota Prévia ao Estudo da Ocupação da Terra no Paraná Moderno*, in “Boletim da Universidade Federal do Paraná”. Departamento de História, n.º 7. Curitiba, 1968, pág. 13.

O Decreto n.º 1.983 de 7 de março de 1895, transferiu à Companhia *Chemins de Fer Sud Ouest Brésilien*, suas concessões localizadas em território gaúcho, isto é, do trecho de Cruz Alta ao Rio Uruguai e o ramal Cruz Alta ao Povo Nôvo, ficando a concessão da São Paulo-Rio Grande limitada à linha tronco entre Itararé, situada do lado paulista da fronteira com o Paraná, e Marcelino Ramos, situada no Rio Grande do Sul, fazendo na época fronteira com o Paraná; dessa forma, todo o trajeto ferroviário estaria contido em território paranaense, salvo pequeno trecho no Estado de São Paulo, o qual proporcionava acesso à cidade de Itararé, fazendo a junção com a Estrada de Ferro Sorocabana. A São Paulo-Rio Grande, dirigida então pelo Dr. Fernandes Pinheiro, prosseguiu na construção da ferrovia, a partir de junho de 1895 e

“já em 17 de dezembro de 1899, era inaugurado o tráfego do primeiro trecho entre Pirai e Antonio Rebouças, na extensão de 228,390 km” (3).

Pelos decretos baixados em 1901 e 1902, o govêrno federal anexava e suprimia ramais que se iniciavam sempre na linha tronco Itararé-Marcelino Ramos; porém, êsses ramais apresentavam invariavelmente a característica da ligação da linha tronco com o oeste paranaense, até a fronteira paraguaia ou argentina, o que possibilitaria a ligação entre o Pôrto de Paranaguá com o oeste paranaense, interligando por via ferroviária várias regiões dêste Estado, bem como permitiria o escoamento das riquezas do citado Estado pelo seu pôrto natural: Paranaguá. Porém pelo Decreto n.º 4.418 de 2 de julho de 1902, mais uma vez foram alterados os traçados dos ramais, desta feita sob a influência dos políticos catarinenses, com a supressão do traçado que partia de Prudentópolis até Ontiveiros, na margem esquerda do rio Paraná, pelo ramal que se iniciava no pôrto catarinense de São Francisco, atingia a linha tronco entre a estação de Rebouças e União da Vitória, em território paranaense. Ao mesmo tempo, a São Paulo-Rio Grande recebia o prazo de 3 anos, no máximo, para apresentar os estudos definitivos dêste ramal. Apesar dos graves prejuízos que êste nôvo traçado proporcionaria ao Estado do Paraná, pois faria com que as riquezas exploradas na parte ocidental de seu território fôssem escoadas pelo pôrto catarinense de São Francisco, o acontecimento passou sem protestos por parte dos representantes paranaenses no Congresso Nacional. A imprensa curitibana, comentando o fato, assim se expressava:

(3). — Relatório do Secretário dos Negócios de Obras Públicas e Colonização, Claudio R.F. dos Santos. Curitiba, 1909, pág. 55.

“(...) o Sr. Lauro Müller conseguiu, com a sua proverbial habilidade, a supressão do ramal da Estrada de Ferro de Prudentópolis às ruínas das reduções de Ontiveiros, no rio Paraná, o qual fazia parte da concessão com a garantia de juros da Companhia São Paulo-Rio Grande, substituindo-o pelo ramal da cidade de São Francisco à União de Vitória...” (4).

Essa alienação dos paranaenses ativou os catarinenses para obterem novas vantagens. Assim, em 1908, os interesses paranaenses foram novamente relegados pelo Decreto n.º 7.059 de 6 de agosto do mesmo ano, quando o traçado do ramal União da Vitória a São Francisco foi fixado à margem esquerda dos rios Negro e Iguaçu, dentro do território considerado do “contestado”, entre as duas unidades da federação. Desta vez, apesar dos protestos dos paranaenses, o traçado foi mantido. Acreditavam os paranaenses que, se a São Paulo-Rio Grande arrendasse a Estrada de Ferro do Paraná (Ponta Grossa, Curitiba, Paranaguá), tão arduamente construída pela Monarquia, os arrendatários foram com que esta importante ferrovia fôsse a via natural do escoamento das riquezas do oeste. Mas a Companhia apoderou-se da Estrada de Ferro do Paraná e não se importou em sacrificá-la em benefício da linha União da Vitória ao pôrto de São Francisco, o qual foi transformado inicialmente em escoadouro das riquezas do oeste.

Como a *Brazil Railway Company* adquiriu inclusive no Paraguai a concessão da linha trans-paraguaia, o que significaria futuramente a ligação do sistema ferroviário paraguaio ao Atlântico, todo êste transporte seria feito nos trilhos da São Paulo-Rio Grande. Uma vez concretizada esta política ferroviária, atrairia a mesma para o pôrto de São Francisco boa parte da exportação e importação paraguaia. Nestas circunstâncias, segundo o Dr. Panphilo d’Assunção, então presidente da Associação Comercial do Paraná:

“São Francisco encontrará capitais que queiram ser nele empregados pois que será o receptor da produção do sul do Paraná, do Paraguai e do Rio Grande, quiçá de parte da Argentina e Mato Grosso...” (5).

*

A BRAZIL RAILWAY COMPANY.

Em 1908, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, de capital predominantemente francês e belga, passou a fazer

(4). — *Diário da Tarde*. Curitiba, 10. de fevereiro de 1914.

(5). — Dr. Panphilo d’Assunção, *Diário da Tarde*. Curitiba, 20 de outubro de 1910.

parte do grande complexo econômico predominantemente norte-americano organizado em Portland, Estado do Maine, o qual se tornou conhecido no Brasil por *Brazil Railway Company*, que por sua vez fazia parte do poderoso grupo norte-americano denominado “Sindicato Farquahr”. Era um truste poderoso, com ramificações em diversos países, sempre aparecendo com nomes diversos, para iludir a opinião pública, tendo ainda atrás de si o poderoso grupo, também norte-americano, denominado Packing.

“O êxito que esta tendenciosa e operosamente genial combinação financeira tem obtido, pode-se deprender do seguinte confrônto: Na Argentina, assinala-se o *Farquahr-Trust* sob a denominação de *Argentina Railway Company*, com um capital de 15 milhões de dólares, a 6% em ações de preferência e 30 milhões de ações primitivas. Com esse capital relativamente pequeno, a sociedade já dirige ou possui 6.604 km, isto é, uma quinta parte das estradas de ferro argentinas (...). No Brasil aparece o *Farquahr Trust* sob o nome de *Brazil Railway Company*, que trabalha com um capital pequeno de 10 milhões de dólares, a 6% em ações de preferência, 30 milhões em ações primitivas (...). A Companhia brasileira, possui com seus principais 5.336 km de estradas de ferro em tráfego, de 3.153 km em construção, “registra” (dirige) além disso mais de 2.640 km, de modo que ela dirige ao todo (mais de) 10.000 km, isto é, cerca da metade das ferrovias brasileiras.

Estas linhas férreas são: Estrada de Ferro Sorocabana, São Paulo-Rio Grande, Estrada de Ferro Paraná, Thereza Christina, Compagnie Auxiliaire, Estrada de Ferro Paulista, Estrada de Ferro Mogiana. Estas duas são apenas “registradas”. O *trust* governa também os postos do Rio de Janeiro e Rio Grande, pretende conseguir ainda o de Santos. Ele registra, além disso, as obras elétricas e de tranways no Rio de Janeiro, e São Paulo e a apreciada praia de banhos Guarujá, em Santos. No Brasil já possui o *trust* enormes extensões de terras, cerca de 5 ½ milhões de hectares. Sob os nomes de *Brazil Sand, Cattle and Packing Company* obteve no sul do Brasil, 2.800.000 hectares para os fins de criação. O último relatório da companhia louva muito esses campos e declara-os tão bons como os melhores norte-americanos. O *trust* conta ainda no território dos Rios Iguaçu e do Peixe 2 1/2 milhões de hectares, que são divididos em pequenas porções, para a colonização. Ele prossegue adiante, sob o nome de *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, a exploração de um complexo de matas com 220.000 hectares; possui também a Estrada de Ferro Madeira Mamoré, por ele dirigida, grandes concessões de terras cuja extensão deve passar por 1 milhão de hectares, possui ainda idênticas e espantosas incursões no Paraguai, no Chile e no Uruguai (...) (6).

A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, quando passou às mãos da *Brazil Railway Co.*, já possuía uma extensão de 567 quilô-

(6). — *Diário da Tarde*. Curitiba, 3 de março de 1913, citando a revista berlinense *Das Echo*.

metros em tráfego, distância esta compreendida entre Itararé e a estação de São João, faltando ainda para a sua conclusão, 313 quilômetros.

No início de 1908, a construção dêste trecho, que ainda fa'tava, foi entregue ao engenheiro Achilles Stangell. O govêrno federal, ansioso pela conclusão do ramal, estipulou o prazo da entrega da obra: outubro de 1910. O trecho referido localizava-se, todo êle, no vale do rio do Peixe (afluente do Uruguai), em território paranaense, porém reivindicado pelo Estado de Santa Catarina. A região era, na época, um sertão de população predominantemente cabocla, onde se destacavam duas classes sociais: a dos "coronéis" (fazendeiros ricos com capangas a seu sô'do) e os agregados e posseiros, que, não possuindo propriedade própria, aliavam-se a um "coronel", ou ocupavam algum pedaço de terra devoluta, onde praticavam agricultura de subsistência em sua pequena roça.

Pelo Decreto n.º 11.905 de 19 de janeiro de 1916, a São Paulo-Rio Grande, ficou obrigada a construir, em território paranaense, além da linha tronco Itararé-Marcelino Ramos, já construída, os ramais:

- a). — Pôrto União-Foz do Iguaçu e sub-ramal de Sete Quedas.
- b). — Guarapuava.
- c). — Jaguariaiva-Ourinhos.

De todos êstes três ramais, a *Brazil Railway Co.* apenas chegou a construir, efetivamente, o chamado ramal do Paranapanema (Jaguariaiva-Ourinhos), o que obrigou ao Estado do Paraná titular novas extensões de terras, pois o contrato de concessão estava colocado nas mesmas condições dos anteriores.

Competiu a titulação de terras ao Estado do Paraná e não à União, porque, embora a concessão inicial fôsse de âmbito federal, pela Constituição de 1891, tôdas as terras devolutas passaram para o domínio dos Estados.

Como a *Brazil Railway Co.* reivindicasse os extensos territórios que lhe cabiam por contrato, o Estado do Paraná procedeu a um levantamento das terras devolutas existentes na região. Feito o levantamento, constatou-se que, no trecho Itararé a União da Vitória apenas três áreas devolutas, relativamente pequenas, ainda existiam, achando-se o restante das terras em domínio particular, por posses anteriores à data da concessão e legitimadas de acôrdo com a lei de

terras do Estado, respeitadas as disposições da lei de 1850 e o regulamento de 30 de janeiro de 1854 (7).

A soma dessas três áreas longe estava de atingir o *quantum* de terras cabíveis à *Brazil Railway Co.* Para evitar gravíssimos problemas de desapropriação, o Governo do Estado e a Companhia construtora concordaram em que a compensação fôsse feita em terras devolutas, “onde quer que elas existam no Estado”. Assim, somente até 1918, o Estado do Paraná titulou à São Paulo-Rio Grande, pela construção do tronco Itararé-Marcelino Ramos e o ramal do Paranapanema, as discriminações seguintes:

Denominação	Município	Área m ²	Número de lotes		Data da aprovação
			urbanos	rurais	
Legru	União da Vitória	105.666.700	421	—	13.02.1911
Iguaçu	União da Vitória	54.709.670	100	220	9.09.1911
Lageado do Leãozinho	Palmas	403.999.465	1000	1900	9.09.1911
Rio XV de Novembro	Palmas	306.257.595	800	1400	12.09.1911
Lageado Liso	União da Vitória	17.701.393	—	85	10.10.1911
Uruguai	Palmas	371.908.795	—	—	4.11.1911
Rio Preto	Palmas	209.286.939	800	1200	17.06.1913
Rio Claro	São Mateus	27.406.349	—	130	31.08.1917
Rio do Peixe	Palmas	30.254.835	100	150	31.08.1917
Serra da Esperança	União da Vitória	77.617.998	—	380	31.08.1917
Rio da Areia	Guarapuava	508.887.200	—	—	31.08.1917
Chopim	Clevelândia	715.280.143	—	3400	7.10.1918
Rio das Cobras	Guarapuava	630.040.000	3000	3000	7.10.1918
Rancho Grande	Palmas	325.702.000	—	—	27.11.1911
Rio do Engano	Palmas	1.073.582.684	—	—	17.01.1912
Periri	Clevelândia	4.236.200.000	—	—	26.09.1912
Chapecó	Clevelândia	1.506.097.000	—	—	27.03.1913
Pinhão	Guarapuava	14.056.380	—	—	31.03.1913
Arrolo Bonito	Guarapuava	71.507.396	—	—	16.06.1913
	Total	10.686.162.540			(8)

*

(7). — João Cândido da Silva Muricy, nomeado fiscal do serviço de discriminação de terras da concessão da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, in “Relatório do Dr. Francisco Xavier da Silva, pelo bacharel Rogoberto Ferreira dos Santos — Secretário de Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização”. Curitiba, 1909, páginas 39 e seg.

(8). — Relatório do Secretário de Estado e Negócios de Obras Públicas Terras e Viação, Dr. Marins Alves de Camargo ao Presidente Carlos Cavalcanti de Albuquerque. Curitiba, 1913 e “Concessão de Terras Devolutas no Estado do Paraná”. Departamento de Imprensa Nacional, 1951.

A CONSTRUÇÃO DA SÃO PAULO-RIO GRANDE

Para levar a bom t ermo a sua tarefa, necessitava o engenheiro Achilles Stangell de mão-de-obra numerosa e dentro dos objetivos da companhia: barata. Os trabalhadores eram recrutados nas col nias organizadas por imigrantes nos Estados do Paraná e Santa Catarina. Além d esses, eram os operários, contratados no Rio de Janeiro, Pernambuco e até

“os detentos por mais variados crimes, eram soltos sob a condi o de que iriam trabalhar na constru o da estrada de ferro. Levando em conta o elemento recrutado, podemos ter uma idéia do ambiente de tensão e m do al  existente” (9).

Como o número de trabalhadores ainda não satisfazia, recorreu Achilles Stangell aos serviços dos escritórios da companhia situados em Paris, para que ao tempo em que se recrutassem imigrantes na Europa para a constru o da estrada, seriam os mesmos, aqui no Brasil, compradores em potencial das terras já tituladas   São Paulo-Rio Grande, muitas das quais já estavam medidas e subdivididas em lotes pequenos, de 25 ha. aproximadamente, ideais para o colono em regime de pequena propriedade. Os escritórios centrais de Paris encarregaram o conde Le Hon, um dos acionistas da emprêsa, do recrutamento de operários que desejassem emigrar para o Brasil. Como seus objetivos eram conseguir mão-de-obra numerosa e barata, recorreu  le às regiões eslavas mais pobres e exploradas do Velho Continente: Galícia (então austr ica), Pol nia (parte russa) e a Curl ndia. Porém as popula es dessas regiões estavam descontentes quanto às condi es da emigra o para o Brasil, pois as levas de emigrantes que de l  partiram nas últimas décadas para êste país da América do Sul, haviam impressionado muito mal pelas condi es precárias de fixa o. Assim, o conde Le Hon não encontrou a repercussão desejada.

Os representantes da revista *Polski Przegl d Emigracyjny* — editada em Lwów, estranharam-lhe a pressa manifestada no recrutamento de operários e o fato de não desejar permitir que nenhum delegado da dita revista ou de qualquer sociedade de imigra o, acompanhasse os mesmos até o Brasil. Perscrutaram-lhe melhor os objetivos.

“O quanto foi me possível constatar com o Sr. Le Hon, delegado da Companhia São Paulo-Rio Grande, esta tem contrato com o govêrno federal do Rio de Janeiro, que garante juros de 6%

(9). — Marian Hessel, *Na Pionerskim Szlaku*, in “Pamiętniki Emigrant w” Varsóvia, 1965, pág. 98.

do capital empregado na construção da ferrovia, contanto que não exceda a 30 contos de réis por quilômetro (...). Já êstes 6% constituem um sólido emprêgo de capital, e permite aos acionistas um sono tranquilo, mesmo supondo-se que a ferrovia não tenha mercadorias nem passageiros para transportar. Porém existe uma maneira para desde já aumentar o lucro, não apenas de 6%, porém indo ao dôbro. E' preciso para isto que o custo da construção da ferrovia, atinjam em vêz de 30, sômente 15 contos de réis. Por um lado isto é possível, evitando-se as menores dificuldades do terreno na construção da estrada e por outro, barateando a mão-de-obra utilizada na construção da mesma" (10).

Êstes objetivos da *Brazil Railway Co.* deixados transparecer pelo seu preposto conde Le Hon, são confirmados plenamente por autoridades brasileiras, entre as quais o engenheiro Adriano G. Goulin que chamou o traçado da mesma de

"criminoso, cuja única justificativa era a garantia de juros de 6% (...)" (11).

O traçado feito pela São Paulo-Rio Grande, realmente merece esta denominação, pois contorna o máximo possível todo obstáculo surgido, tendo a companhia com isto vários objetivos:

1. — baratear o custo quilométrico, evitando a construção de maiores aterros ou ponti.hões.
2. — aumentar a quilometragem da estrada, o que lhe daria maior rendimento em juros, já que os mesmos eram pagos de acôrdo com a quilometragem construída.
3. — maior titulação de terras, em consequência do aumento de quilometragem.

Tal zigue-zaguear da ferrovia não ocorreu sômente no vale do rio do Peixe. Por ocasião da inauguração da longo trecho da São Paulo-Rio Grande, com a presença inclusive do Presidente da República, o *Estado de S. Paulo* de 31 de março de 1909, publicou acompanhado de texto, explícito mapa da referida estrada, do trecho de 98 quilômetros, entre Itararé e Jaguariaiva,

"para que os representantes de imprensa, o Presidente da República e o ministro da Viação conhecessem cabalmente a maneira inepta e escandalosa por que foram tratados importantíssimos interêsses públicos (...). Êsses vergonhosos meandros, foram realizados com anuência e aprovação do govêrno (...). Como claramente

(10). — José Okolowicz, *Hrabia Le hon i moje Wrazenia*, in "Polski Przegland Emigracyjny". Lwów, 25 de novembro de 1907, nº 4, pág. 4.

(11). — Adriano G. Goulin, *Plano Rodoviário e Ferroviário do Paraná* in "Cinquentenário da Estrada..." op. cit., pág. 225.

se evidencia em tóda essa torpe questão, foram consultados exclusivamente os interesses da empresa e abandonados inteiramente os nacionais, ou do público” (12).

Nesse mesmo mapa do *Estado de São Paulo* existe, lateralmente, favorável traçado estudado pelo engenheiro norte-americano Bryant, reduzindo a extensão a quase metade do trajeto, encurtando-o em 40 quilômetros.

Esses intermináveis zigue-zagues e as verdadeiras “montanhas russas”, que se encontravam também no ramal do Paranapanema, contribuíram para que os produtores de café do nordeste paranaense, escoassem a sua produção utilizando-se das estradas bem construídas do vizinho Estado de São Paulo como a Paulista, a Inglesa e a Nova Sorocabana, relegando desta forma a utilização do Pôrto de Paranaguá como escoadouro das riquezas da região.

Por seu turno, em Lwów, o conde Le Hon revelava as vantagens advindas para a companhia, no recrutamento de imigrantes trabalhadores.

“O govêrno federal brasileiro, de acôrdo com os mais recentes regulamentos de imigração, comprometeu-se com a Companhia São Paulo-Rio Grande, com o pagamento de 1.200 mil réis por família trazida da Europa e fixada em terras já divididas em lotes de 25 ha” (13).

Tornaram-se portanto claros os grandes interesses da *Brazil Railway Co.* em atrair milhares de trabalhadores da Europa, sem despêsa alguma para a companhia, pois o transporte seria pago pelo govêrno federal, sem nenhum compromisso contratual da companhia com os imigrantes, possibilitando as melhores condições possíveis de recrutamento, pois uma vez concluídos os trabalhos de construção da ferrovia, êstes imigrantes tornar-se-iam os compradores em potencial dos terrenos da mesma,

“cujos preços serão elevados ao máximo, embora a qualidade das terras não serão das melhores, pois as mais produtivas hão de reservar para mais tarde, quando a região já estiver mais povoada, obtendo desta forma maiores lucros” (14).

Quanto ao fato da *Brazil Railway Co.* empenhar-se em baratear ao máximo o custo quilométrico, explorando conscientemente os trabalhadores da estrada, evidencia-o as notícias e as crônicas dos jornais da época.

(12). — *Diário da Tarde*. Curitiba, 23 de abril de 1909, citando o *Estado de São Paulo* de 31 de março de 1909.

(13). — José Okolowicz, *op. cit.*, pág. 5.

(14). — José Okolowicz, *op. cit.*, pág. 6

“Não é a primeira vez que condenamos a Companhia São Paulo-Rio Grande, pela maneira que recebe e trata os trabalhadores da estrada, que faz vir para os seus serviços, já deixando de providenciar para o seu alojamento nesta capital, já faltando à promessa quanto ao salário etc etc. (...). Outra leva de trabalhadores de volta dos campos, foi postar-se à frente do consulado alemão, reclamando providências contra o proceder da São Paulo-Rio Grande, que os fêz mourejar, sob falsas promessas, iludindo-os por fim, lezando-os no seu trabalho. Esses homens (...) reclamavam ao Sr. Eduardo Heinza, cônsul alemão, contra a Companhia (...) que os mandava vir da Rússia (Polônia russa), sob contrato assinado, marcando-lhes um salário de 4 1/2 rublos diários (quase 7.000 da nossa moeda) e mais a alimentação por conta da Companhia, e que depois de fazê-los trabalhar, na ocasião de prestar contas, descontava-lhes a importância despendida com a alimentação, e tão exorbitantemente que quase lhes absorvia por completo o salário. Esses homens foram contratados na Rússia, transportados clandestinamente à fronteira, em virtude da proibição que existe ali contra a propaganda emigratória (...). Da fronteira até Trieste, tiveram de dar aos agentes da São Paulo-Rio Grande 70 a 100 rublos cada um (...). Um dos que fazia parte da leva a que nos referimos, trabalhou na estrada cerca de 20 dias e algumas noites, tendo-lhes sido entregue por todo o serviço a diminuta quantia de 15\$000 como saldo de contas, descontada a importância despendida com a alimentação. Apresentou ao cônsul alemão uma caderneta, onde lhe estavam debitados gêneros que consumira por preços elevadíssimos, figurando entre outros o açúcar a 1\$000 réis o quilo” (no mesmo jornal que nos serve de fonte, na coluna “mercado” aparece o açúcar branco de usina a \$500 réis o quilo) (15).

*

CONDIÇÕES DE TRABALHO.

Quando do aceleramento das obras de construção da ferrovia em 1908, duas frentes de trabalho foram organizadas. Uma partia de União da Vitória para o sul, e a outra de Marcelino Ramos para o norte. As tarefas das vanguardas era a derrubada da mata para depois terem lugar as outras obras necessárias. Porém os terrenos nos quais a estrada ia penetrando eram de domínio dos índios kaingang e dos xokleng (botocudos) os quais de tempos em tempos atacavam os trabalhadores da estrada de ferro, de preferência essas vanguardas que derrubavam a mata. Atacavam em defesa de seus territórios que estavam sendo invadidos. Não demorou para que os primeiros choques entre trabalhadores e os índios se verificassem. Um imigrante que ali trabalhou conta um desses incidentes, ocorrido em novembro de 1908.

(15). — *Diário da Tarde*. Curitiba, 6 de julho de 1908.

“No primeiro domingo de novembro, caiu sôbre a população (União da Vitória), a notícia que o trem traria alguns operários mortos pelos índios. Quase tôda a população da cidadezinha ocorreu à estação ferroviária, à espera da chegada extra do trem (...). Num dos vagões a descoberto, forrado de galhos verdes, estavam estirados os corpos dos trabalhadores mortos (quatro ao todo) (...). Neste mesmo dia, foram todos enterrados numa vala comum, como é costume aqui, sem nenhuma cerimônia” (16).

Um outro ataque perpetrado pelos índios às vanguardas que derrubavam o mato, assim foi narrado por um dos trabalhadores:

“Porém um dia, quando esperávamos nôvo transporte de mantimentos, pensávamos na causa da demora. Esperamos inútilmente. O engenheiro estava inquieto, os homens esperavam o transporte como se fôsse um encanto. Diminuimos a ração diária e andávamos desassossegados. Veio-me o pensamento de que isto poderia ser obra dos bugres (índios) os quais poderiam ter tomado nossos mantimentos (...). Organizamos uma guarda noturna e aguardamos os acontecimentos. Certa ocasião, caiu uma tempestade (...). Eu estava de guarda e por entre os trovões percebi alguns gritos estranhos, como se fôssem assovios. No início não os distinguiu, porém após alguns momentos fiquei aterrado. Reconheci que eram assobios dos bugres. Acordei o engenheiro e os outros. Reconheceram os sinais. Esta noite porém não atacaram (...) até que uma vez, enquanto o fogo ardia forte, notei que, do lado do mato, aproximavam-se pessoas: eram os bugres. Acordei apressadamente os companheiros; as carabinas e os winchesters já estavam preparados (...). Aproximaram-se lentamente, querendo apanhar-nos desprevenidos ou até pensando que estivéssemos dormindo. Ao sinal combinado, atiramos como se fôssemos um. Sete bugres caíram, porém voltaram em maior número. Outra vez atiramos e muitos caíram. Os outros, aos gritos, fugiram para o mato. Nesta noite nada mais ocorreu (...). Fomos examinar os cadáveres dos bugres; dois ainda viviam e gemiam, porém não pudemos ocupar-nos com êles e para que não sofressem, o engenheiro mandou mantá-los (...). Decidimos voltar e abandonar tudo, inclusive os burros. Escolhemos como caminho o mato e confiamos na bússula. Fazíamos o menor ruído possível para evitar imprevistos. Carregamos os winchesters, os revólveres, munição e os restos das provisões e colocamo-nos a caminho, calculando que os bugres, mesmo que viessem haveriam de estar receosos para um novo ataque, pois haviam tido uma boa lição (...). Quando caminhávamos, chamou-nos atenção grande número de corvos circulando no ar. Ao chegarmos mais perto, sentimos no ar a atmosfera carregada, com cheiro de carne deteriorada. Pensamos em circundar o local e continuar a caminhada, mas algum presentimento nos dizia que deveríamos averiguar (...). Reconhecemos que a carniça era dos membros da expedição de abastecimento que aguardávamos (...). Terrível era a cena (...), era obra dos índios botocudos (...). Ao que parece os bugres deram-se por vencidos e recuaram para o interior da mata” (17).

(16). — Ruy Wachowicz, *A Imigração e Xokleng do Taió*, in “Humanitas”. Anuário da Faculdade Católica de Filosofia. Curitiba 1967, nº 10 pág. 95.

(17). — Ruy C. Wachowicz, *op. cit.*, pág. 96.

A obra que os engenheiros e operários tinham pela frente era colossal. O trabalho que vinha após a derrubada da mata era o de movimentação de terra e conseqüente preparação do leito da linha. Esse trabalho era entregue pela Companhia a tarefeiros que contratavam o serviço de alguns quilômetros. Geralmente, uma vez por mês, um engenheiro percorria os serviços para constatar se os mesmos estavam sendo executados dentro dos índices técnicos exigidos. O resultado da medição era registrado convenientemente, sendo que o tarefeiro recebia a importância estipulada; porém uma cota de 10% ficava retida em caução, como garantia da conclusão dos trabalhos contratados.

Terminado o trabalho, o trecho era novamente medido, recebendo o tarefeiro o saldo e a caução retida nos cofres da Companhia. Desta forma, a Companhia não tratava diretamente com a maioria dos milhares de operários, os quais em janeiro de 1909 atingiam a cifra de 5.271 trabalhadores, e sim com um número reduzido de empreiteiros, os quais estavam em contacto direto com os operários. Esse sistema, embora vantajoso para a Companhia, não evitou os sérios incidentes ocorridos durante a construção da ferrovia.

Alguns tarefeiros, não conseguiram pagar em dia seus operários; seja pelo atraso do pagamento da própria Companhia, ou por seu próprio desêjo de exploração, deixavam de pagar seu pessoal.

“Um desses especuladores, de nome José Antônio de Oliveira, vulgo Zeca Vacariano, tomou duas empreitadas de 2 km cada uma; na primeira de sociedade e a segunda só (...). Não soube administrar o seu serviço nem concluí-lo em condições, sendo a Companhia forçada a concluí-los em administração, por conta do referido tarefeiro. Comprometido com os seus operários, a quem tinha fornecido créditos que atingiam ao valor dos serviços executados (...), Vacariano, ávido de dinheiro (...) associou-se com outros de mais influência na sua esfera e premeditaram um assalto ao pagador da construção que mensalmente seguia a fazer o pagamento ao pessoal e tarefeiros.

Foi então que, a 24 de outubro de 1909, levaram a efeito o assalto de há muito preparado e com toda a segurança. Vacariano à frente de 25 capangas bem municados atacou o pagador Henrique Baroni, a tiros de winchester, na ocasião em que este seguia pelo quilômetro 153, a cavalo, acompanhado de camaradas (capangas) e do engenheiro residente naquêle trecho, matando dois dos camaradas do pagador e levando todo o dinheiro que este conduzia 360:000 contos de réis (...). A perseguição da justiça foi inteiramente baldada, pela deficiência de caminhos e fácil esconderijo que oferecem as espessas florestas, onde estão bastante familiarizados os salteadores” (18).

(18) . — *Diário da Tarde*. Curitiba.

Para enfrentar abusos como êstes, por parte dos empregados, bem como enfrentar as reações violentas dos posseiros, que eram desalojados à força pela Companhia das terras a ela titulados, organizou Achilles Stangell um corpo policial privado da São Paulo-Rio Grande o qual chegou a contar com mais de 80 elementos, os quais nem sempre conseguiam resolver os problemas surgidos, necessitando a Companhia de apelar seguidamente para a Segurança Pública do Estado do Paraná.

Em 1908, os escritórios da Companhia São Paulo-Rio Grande, transferiram, dos serviços de construção para os escritórios, um de seus funcionários, um tal de Sr. Saldanha, contra a sua vontade. Por ser o referido elemento de confiança dos trabalhadores, êstes se solidarizaram e, em causa própria, pararam os serviços, notando-se entre tôdas as turmas grande agitação. O Dr. Martins, pagador da estrada, com 200.000 contos de réis foi aprisionado como refém. Como o Sr. Saldanha tinha as fôlhas de pagamento em seu poder, negava-se a entregá-las ao pagador se as suas reivindicações não fôsseem atendidas. O pagador comunicou à Companhia que sua volta com o dinheiro seria totalmente impossível sem perdas de vida. Para solucionar o problema, foram pedidos reforços à Segurança Pública do Paraná, a qual destacou contingentes de Curitiba e Ponta Grossa para o local, para restabelecer a ordem.



A SOUTHERN BRAZIL LUMBER AND COLONIZATION COMPANY.

Desejava o govêrno brasileiro que a *Brazil Railway Co.* aceitasse a gerência da Estrada de Ferro do Paraná (Ponta Grossa-Curitiba-Paranaguá). Face à negativa da Companhia, o govêrno federal suspendeu o pagamento do transporte de imigrantes para a construção da estrada; além disso, a primeira leva de trabalhadores recrutada na Europa Oriental, pelo conde Le Hon, muito deixou a desejar, criando inclusive sérios problemas de reimplantação para o govêrno federal.

Face a êste e outros problemas, a *Brazil Railway Co.* abandonou os seus planos de colonização, apesar das exigências contratuais neste sentido. Passou então a *Brazil Railway Co.* como sempre fôra seu objetivo, a explorar as riquezas extrativas de madeiras de lei de suas vastas propriedades. Como as margens da Estrada de Ferro entre União da Vitória e o pôrto de São Francisco também por êles construída, eram ubérrimas em araucárias, e próximas de um pôrto exportador, resolveram adquirir ainda mais 180.000 hectares ao sul dos rios Negro e Iguaçu.

Para a exploração dessa riqueza, criaram uma Companhia subsidiária à *Brazil Railway Co.*, a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, a qual montou duas serrarias. Uma em Calmon, nas nascentes do rio do Peixe, ao sul de Pôrto União, e outra em Três Barras, esta a maior serraria da América do Sul, a qual dispunha dos mais modernos maquinismos para serrar madeiras de tôda espécie.

Este colosso, que passou a empregar cêrca de 800 trabalhadores era movido por um motor de apenas 1.600 cavalos, o que dava à indústria a capacidade máxima de 1.200 dúzias de tábuas por dia. Antes mesmo da ferrovia entre União da Vitória e o pôrto de São Francisco entrar em funcionamento, a *Lumber* já dispunha em Três Barras do enorme estoque de 8 milhões de pés cúbicos de madeira serrada, pronta para a exportação. Como suas reservas de araucárias diminuíam rápidamente, a *Lumber* passou a adquirir pinheiros de particulares, pagando a exígua quantia de \$400 réis por tora. Em alguns anos de funcionamento, a *Lumber* conseguiu transformar a região, na opinião de um trabalhador da companhia, em “quase um deserto”, pois a devastação das matas foi completa, já que ao abater um pinheiro não se tomava precaução para proteger as outras árvores da floresta.

À frente da *Lumber*, como seu principal líder, encontrava-se o Sr. Irá P. Smith, um homem experimentado no ramo, um autêntico *business man* da madeira, vindo dos Estados Unidos.

Desejosa de aumentar seus lucros, tentou a *Lumber* em 1911 conseguir do govêrno do Estado do Paraná, regalias quanto aos impostos de exportação, só não conseguindo *in totum* as suas pretensões em virtude da atuação da oposição no Congresso e na imprensa curitibana. Porém em 1914, um projeto de lei beneficiava à *Southern Brazilian Lumber and Colonization Company*, quanto a regalias fiscais.

As simpatias do govêrno do Paraná da época pela *Lumber* eram públicas e notórias, como o atesta a política fiscal adotada com a *Lumber* e os serradores nacionais.

“A Câmara municipal do Rio Negro, muito licitamente havia votado um impôsto sôbre as madeiras que deveriam ser exportadas pela *Lumber Company*. Pois bem. O respectivo prefeito, chegou a ser chamado telegráficamente a esta capital e conduzido a palácio, foi aí aconselhado a não executar a cobrança do impôsto em questão (...) tanto mais quanto, meses antes, S. Excia (o presidente do Estado) em relação a uma petição de serradores de um município vizinho desta capital, que reclamavam contra o lançamento de idêntico impôsto, limitou-se a mandar “arquivar a petição” (19).

*

(19). — *A Tribuna*. Curitiba, 14 de fevereiro de 1914.

O ESCÂNDALO DOS VAGÕES.

Ao iniciar-se a década de 1920, ingressava o país numa época de profundas crises, em todos os setores da vida nacional, crises estas que levariam o país a uma série de revoluções mal sucedidas contra a chamada “República Velha”.

Enquanto a nação debatia-se de crise em crise, aumentavam as atividades do grande grupo americano da *Brazil Railway Co.*, nos estados meridionais do Brasil. Este aumento de atividades girava em torno não mais basicamente na expansão de suas ferrovias e sim na exploração da indústria madeireira. Sendo a Companhia *Lumber* intimamente ligada à *Brazil Railway Co.* ocorreu que ambas as Companhias adotaram uma política de privilégios e discriminações no setor da distribuição de vagões para transporte de pinho serrado, isto porque a São Paulo-Rio Grande não aplicava parte de seus dividendos na recuperação do material rodante como vagões e locomotivas, e mesmo na ampliação de suas instalações, como exigiam as cláusulas contratuais. A expansão da indústria madeireira se fazia sentir de maneira acentuada, tanto em quantidade como na sua interiorização em direção ao oeste, necessitando obviamente de escoamento de sua produção para os portos de São Francisco e Paranaguá.

Desde 1920, a São Paulo-Rio Grande introduziu ilegalmente nos seus fretes “taxas adicionais” aos usuários da ferrovia. A primeira delas, cobrada sob a justificativa de melhoria do material rodante, atingiu até 31 de dezembro de 1929 a arrecadação de 34.373:569\$974.

A construção do chamado ramal do Paranapanema (Jaguariaiva-Ourinhos) que, segundo o contrato deveria ser concretizado com o capital da própria empresa, levou-a, apesar das generosas compensações em terras e os 6% de juros sobre o capital empregado, a lançar inescrupulosamente nova taxa adicional de 10% em suas linhas, sob a alegação de que era necessário concluir o referido ramal.

Para impedir que os protestos dos grandes madeireiros paranaenses pudessem ser ouvidos pelo governo federal, o que poderia trazer alguns embaraços à Companhia, esta, no aviso n.º 114, de 23 de março de 1920, autoriza aos serradores particulares a possuírem material rodante privado, tanto vagões como locomotivas, tentando desta forma abafar os protestos dos industriais mais influentes.

Para não terem seus estoques de madeira apodrecidos, os grandes madeireiros adquiriram por sua própria conta e risco

“952 vagões e 12 locomotivas, obrigando assim a economia de nossa depauperada indústria a dispender cerca de 19.572:000\$000 contos de réis”,

(20). — *Gazeta do Povo*. Curitiba, 4 de dezembro de 1930.

Esta quantia, somada à arrecadação das taxas ilegais, nos dão o total economizado e subtraído da indústria madeireira, na quantia de 68.621:095\$214, senão vejamos:

	34.373:569\$974
	14.675:489\$240
	19.572:000\$000
Total	<hr/> 68.621:059\$214.

Este capital foi fraudulentamente arrecadado de nossa economia de forma ilegal durante o período de 9 anos.

Estruturou-se então, dentre os próprios dirigentes da São Paulo-Rio Grande, o que a imprensa cognominou de “sociedade secreta” ou “indústria dos transportes”, para extorquir gorjetas e vantagens na distribuição dos vagões.

Para levar os pequenos serradores à falência, e conseguir desta forma o contróle da indústria madeireira no sul do Brasil, as autoridades ferroviárias, tumultuando e desesperando os serradores autônomos, chegaram a despachar os carros para outro destino do que o desejado pelo serrador. Por exemplo:

“o serrador requisita carros para transportar madeira para São Paulo. Como decorreram meses sem que seja feito o transporte, anula-se o contrato. Vindo afinal os carros, o industrial pede que se destine para D. Pedro (Pôrto de Paranaguá). A estrada porém envia para São Paulo, onde o industrial já não tem comprador. Ou vice-versa. Manda para D. Pedro, os vagões que o serrador queria se destinassem a São Paulo (...) (21).

Enquanto a *Lumber* procurava monopolizar a indústria madeireira, utilizando-se para tanto da *Brazil Railway Co.*, a situação do mercado platino era das melhores para a indústria madeireira paranaense; porém o mesmo não podia ser satisfeito *in totum* face às discriminações utilizadas pela *Brazil Railway C.*, no escoamento da madeira serrada para os portos de embarque.

O telegrama recebido pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, Presidente do Estado, proveniente de Buenos Aires e datado de 4 de novembro de 1921, atesta os prejuízos causados pela *Lumber* ao Paraná à exportação brasileira, bem como à renda pública:

“Tenho a honra de levar ao conhecimento de V. Excia., para os fins convenientes, que há atualmente neste mercado grande procura de madeira dêsse Estado, os quais encontram aqui bons preços e fácil colocação. Acontece porém que a falta de transporte impede as remessas solicitadas, acarretando prejuízos para o nosso co-

(21). — *Comércio do Paraná*. Curitiba, 17 de dezembro de 1922.

mércio. Rogo a V. Excia providenciar as medidas necessárias a fim de remediar, tanto quanto possível, êsses inconvenientes, fornecendo vagões até o ponto de embarque” (22). Toledo, Ministro do Brasil.

Continua afirmando o Dr. Caetano Munhoz da Rocha, Presidente do Estado:

“Não me tenho entendido com a direção local da Companhia São Paulo-Rio Grande, porque, obedecendo a uma estranhável orientação, tem ela se divorciado do Governo do Estado como se fôra possível e praticável a execução de um contrato que envolve interesses vitais do Paraná, dentro do seu território, sem que a ação da Companhia se desenvolva harmônicamente com a administração pública” (22a).

Apesar da atuação do Dr. Munhoz da Rocha, presidente do Estado e dos apelos do Centro de Comércio e Indústria para que a São Paulo-Rio Grande ampliasse o seu material rodante e dessa forma possibilitasse o escoamento dos estoques de madeira acumulados, mais uma vez a Companhia recorreu a evasivas, prometendo utilizar para o transporte de madeira os vagões excedentes do transporte do mate, como se fôsse possível e econômico transportar madeira em vagões fechados. Subiu então o número de vagões fornecidos mensalmente, de 1.300 para 1.900, mas isto só veio beneficiar os políticos influentes e a *Lumber*. Mesmo assim, os carros fornecidos chegavam a

“apenas 9 ou 10% sôbre a quantidade de madeira em estoque, o que significa que de um estoque de 100 vagões saem 9 ou 10 por mês, ficando por conseguinte cêrca de 90 vagões” (23).

A situação, sobretudo dos pequenos e médios serradores, era dramática. Seus créditos no comércio local estavam cortados e os estoques de madeira serrada avolumavam-se nos pátios de suas serrarias, à espera de vagões para transportá-los.

Se os protestos se avolumavam contra tais discriminações, a Companhia dissimulava, encontrando sempre um funcionário como “bode expiatório”, o qual, para salvar as aparências, era responsabilizado, demitido ou transferido de suas funções.

Essa crise de transporte entretanto não atingia às gigantescas instalações da *Lumber Company*.

“(...) se os industriais, bem entendido, os paranaenses, recebiam 30% dos vagões que necessitavam e passaram a receber 14, 13,

(22). — Mensagem Presidencial do Dr. Caetano M. da Rocha à Assembléa Legislativa. Curitiba, fevereiro de 1923.

(22a). — *Ibidem*.

(23). — Dr. Fanphilo d' Assunção, in *Comércio do Paraná*. Curitiba 26 de janeiro de 1923.

8 e até 5%, é que os vagões para os industriais do Paraná foram desaparecendo (...). Entretanto a *Lumber*, no mês de novembro teve carros para conduzir todos os seus vagões de madeira” (24).

Como tais medidas ainda não possibilitavam o contrôlle absoluto da indústria madeireira, por parte dos capitalistas americanos, a *Brazil Railway Co.* e a *Lumber* resolveram criar uma entidade pela qual esperavam atingir o seu objetivo. Surge então o *Sindicato de Madeiras do Brasil*.

*

O SINDICATO DE MADEIRAS DO BRASIL.

O objetivo oficial dessa entidade seria regularizar as entradas no mercado consumidor e com isso conseguir elevar os preços da madeira serrada, que estavam em níveis baixíssimos. Porém não só o preço da madeira preocupava o Sindicato. O Sr. Francisco F. Pereira, Inspetor Geral do Tráfego da São Paulo-Rio Grande, demitido de suas funções por discordar dos privilégios na distribuição de vagões ordenados pela Companhia, assim se expressa:

“(...) A São Paulo-Rio Grande, aliando-se a essa instituição (O Sindicato), elegeu a *Southern Brazilian Lumber and Colonization Company*, empresa do mesmo grupo da São Paulo-Rio Grande, em vendedora exclusiva de madeiras em São Paulo, cabendo igual incumbência, no norte do Brasil, Rio e Buenos Aires, a uma firma então nas boas graças do Presidente da Companhia. Vários industriais do Paraná e de Santa Catarina revoltaram-se contra esta exclusividade, conservando-se fora do sindicato; resistiram a tôdas as manobras tendentes a obrigá-los a uma adesão ao formidável plano de valorização.

O Sr. Geraldo Rocha (diretor da São Paulo-Rio Grande), apoiando o sindicato, proibiu terminantemente o fornecimento de vagões aos interessados não filiados ao sindicato. Era então Inspetor Geral do Tráfego da São Paulo-Rio Grande (...). Cumprido como me competia a ordem emanada da autoridade superior (...) naturalmente, porém, julguei que tal ordem só se entendia com os vagões de propriedade da estrada, o que embora (seja) um violência, constituiria apenas uma violência, tão comum naqueles tempos saudosos do sr. Ministro Vitor Konder. Desta forma nenhuma providência tomei para impedir que os madeireiros carregassem seus produtos nos seus próprios vagões (...). Quando o sr. Geraldo Rocha, soube que eu distribuía vagões aos seus proprietários (...) veio a Curitiba, a fim de verificar porque suas ordens não eram fielmente cumpridas. Tivemos então uma forte alteração” (25).

Aproveitando-se do provável surgimento do Sindicato de Madeiras, pessoas intimamente ligadas à direção da São Paulo-Rio Grande, sabedoras da temporária melhoria de preços que o fato iria provocar, à custa dos serradores que não entraram no Sindicato realizaram vantajosas negociações, como a que foi narrada pelo próprio diretor

(24) . — *Comércio do Paraná*. Curitiba, 12 de dezembro de 1922.

(25) . — *Gazeta do Povo*. Curitiba, 30 de janeiro de 1932 .

da São Paulo-Rio Grande, Sr. Geraldo Rocha. E' o caso do Sr. José Gonçalves de Sá, que comprou da viúva Manoel de Macedo, num momento de desânimo, e a diversos serradores

“a prazo longo e a preço vil, grandes estoques da madeira. Organizado o sindicato e a madeira subindo de preço, realizou êle bela operação” (26).

*

O TRUSTE FARQUAHR NA POLÍTICA.

Nas eleições presidenciais de 1922, concorreram o mineiro Artur Bernardes, candidato da situação e o fluminense Nilo Peçanha, pela chapa dissidente. Nesta eleição, quando pela primeira vez a situação não tinha certeza se ganharia as mesmas, pois enfrentava a candidatura de um ex-presidente da República, teve uma particularidade significativa; a participação ativa do mais poderoso capitalista estrangeiro residente no país: o Sr. Farquahr. Estranhamente o Sr. Farquahr não apoiou a chapa situacionista, como era do seu feitio, mas a chapa dissidente, encabeçada por Nilo Peçanha e Seabra. Como se explica tal fato?

O Congresso Federal concedeu a Farquhar, o chefe supremo dêsse poderoso grupo econômico no Brasil, o direito de explorar a indústria siderúrgica em Minas Gerais, porém na hora decisiva foi obstado em seus intentos de se apoderar da siderúrgica brasileira pelo então presidente de Minas, o Sr. Artur Bernardes. Ressentido com o ocorrido, Farquhar aliou-se ao grupo dissidente, chefiado nas eleições para presidente por Nilo Peçanha, sob o lema: “custe o que custar”. No Paraná, o seu preposto, Sr. Geraldo Rocha, executou fielmente as ordens emanadas do chefe do Sindicato Farquhar, não só abrindo créditos para a chapa Nilo-Seabra, como organizando e forçando os operários de suas empresas a votarem em Nilo Peçanha em 1922. Porém, uma vez eleito seu adversário Artur Bernardes, não tardou para que ambos, o capitalista e o político, recompusessem suas forças.

Em 1924, quando do movimento revolucionário do General Isidoro Dias Lopes em São Paulo, Farquhar e Bernardes tiveram oportunidade de colocar em atividade, com grande eficiência por sinal, sua reconciliação política, processada há pouco. Iniciado o movimento revolucionário em São Paulo, a ligação entre os revolucionários paulistas e gaúchos era iminente. Ora, os trilhos da São Paulo-Rio Grande, que ligavam os dois Estados em questão, passavam pelo território conhecido como o ex-contestado entre Paraná e Santa Catarina,

(26). — *Gazeta do Povo*. Curitiba, 30 de janeiro de 1931.

recentemente pacificado a duras penas, com uma tradição já de inquietude e inconformismo. A contribuição da São Paulo-Rio Grande foi inestimável para os interesses situacionistas, conseguindo, com sua eficiente colaboração, isolar a rebelião paulista, impedindo sua propagação pelos turmeiros e populações adjacentes à estrada de ferro, e seu rápido desenvolvimento pelos Estados do Paraná e Santa Catarina.

O diretor da Companhia, Sr. Geraldo Rocha, dois dias após o rompimento das hostilidades em São Paulo, chegava ao Paraná, juntamente com o Sr. Alexandre Gutierrez, alto funcionário da Companhia com instruções do Governo Federal para, conjuntamente com o poder estadual, colocar tôdas as linhas ferroviárias da *Brazil Railway Co.*

“em condições de servirem convenientemente a ordem legal (...). Coube ao Dr. Alexandre Gutierrez, a missão difícil e espinhosa de percorrer a zona do ex-contestado servida pela São Paulo-Rio Grande, no sentido de não só evitar ali qualquer movimento sedicioso, como ainda reunir elementos para combater a revolução (...). Foi de tal proveito essa medida que nos territórios marginais da linha férrea ficaram livres de qualquer risco a passagem de tropas do Rio Grande do Sul. O Sr. Geraldo Rocha viajou dia e noite e pôs em prontidão armada o pessoal da Companhia. Foi além e prestou o seu concurso moral e material para frustrar no ex-contestado qualquer manifestação sediciosa, congregando ali elementos consideráveis em favor da causa legal!” (27).

O telegrama enviado ao Sr. Presidente da República pelos Srs. Superintendente do Pôrto da União, do prefeito da União da Vitória e respectivos Presidente do Conselho atesta a eficiente atuação dos diretores da companhia:

“Cumprimos dever dar conhecimento V. Excia., que neste recanto de nossa pátria, de muito valia para o concurso da vitória legal, foi a ação rápida e intemorata do Dr. Geraldo Rocha, presidente da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande” (28).

Nas eleições para Presidente da República, realizadas em 1930, quando eram concorrentes os srs. Júlio Prestes pela situação e Getúlio Vargas pela oposição, foi manifesto também o apóio das emprêsas do grupo *Brazil Railway Co.* ao govêrno. Vendo na Aliança Liberal liderada por Getúlio Vargas, uma ameaça ao seu gigantesco império econômico, êste poderoso grupo apoiou por todos os meios

(27). — *O Dia*. Curitiba, 27 de agosto de 1924.

(28). — *O Dia*. Curitiba, 26 de agosto de 1924.

disponíveis o situacionismo, liderado então pelo sr. Júlio Prestes, o que levou seus partidários a serem identificados com o epíteto de “prestistas”.

O Sr. H. Weinmeister, diretor da *Lumber*, também foi acérrimo inimigo da Aliança Liberal. Demitiu os operários de sua Companhia que votaram no sr. Getúlio Vargas, apesar dos protestos do Comitê Liberal de Três Barras, localidade onde estava situada a Companhia por êle dirigida. Os operários que, temendo represálias do patrão, deixaram de votar sob a justificativa de que haviam perdido o título de eleitor, foram suspensos por 30 dias, e um menor que distribuía cédulas também foi demitido sob a alegação de serem elementos perigosos e arruaceiros.

“Na hora que foram dispensados, perguntaram das razões ao que o Sr. Weinmeister respondeu: Faço o que o govêrno aliancista está fazendo, demitindo os prestistas para colocar os aliancistas e eu também aqui d'ispenso os aliancistas para colocar os prestistas” (29).

Quando romperam as hostilidades da revolução de 1930, o diretor H. Weinmeister foi sempre acérrimo inimigo da revolução e,

“por intermédio do seu subordinado, chefe dos guardiões, quis dinamitar a ponte da estrada de ferro (União da Vitória) com o intuito de não deixar passar as forças revolucionárias” em direção a São Paulo (29a).

*

CONCESSÃO BRAVIACO.

Após muitas gestões entre a Companhia São Paulo-Rio Grande e o govêrno paranaense, foram revogados totalmente os contratos e acordos existentes para a construção da Estrada de Ferro Oeste do Paraná que, partindo de um ponto da São Paulo-Rio Grande, atingisse Guarapuava e posteriormente Foz do Iguaçu e Sete Quedas, surgindo dessas demarches os decretos n.º 256 e 957 de 23 de fevereiro e 20 de agosto de 1917 respectivamente, os quais estabeleciam as novas condições para a construção da linha em questão, que ligaria o oeste paranaense ao Atlântico. Porém êstes novos decretos conservavam todos os privilégios anteriores em detrimento da propriedade pública. Baseado nesta reestruturação na concessão, foi assinado a 23 de agosto de 1920 um nôvo contrato com a São Paulo-Rio Grande, porém pouco depois a referida Companhia comunicava ao govêrno

(29) . — *Gazeta do Povo*. Curitiba, 30 de dezembro de 1930.

(29a) . — *Ibidem*.

estadual que não poderia dar execução às obrigações contratuais, transferindo os direitos e deveres em 22 de novembro do mesmo ano à Companhia Brasileira de Viação e Comércio (Braviaco). A concessão federal desta forma no que se refere ao ramal de Guarapuava, foi substituída por uma estadual, tendo a São Paulo-Rio Grande o cuidado de, no ato da transferência, excluir ilegalmente da concessão à Braviaco várias glebas de terras, as quais lhe foram tituladas pelo Estado do Paraná, apesar de não ter construído nem um quilômetro do chamado ramal de Guarapuava. Mais um privilégio concedido à São Paulo-Rio Grande pelos políticos simpáticos à sua causa.

As glebas tituladas foram as seguintes:

Santa Maria com	12.327 ha
Silva Jardim	76.746
Riozinho	551
Missões	425.731.

*

A ENCAMPAÇÃO.

Com a vitória da revolução de 1930, a influência da São Paulo-Rio Grande começou a declinar. O sentimento nacionalista dos novos dirigentes da nação levou-os a eliminar da vida nacional este truste poderoso. As autoridades federais e estaduais, temendo a influência do grupo econômico, realizaram inicialmente uma campanha de esclarecimento da opinião pública e às classes empresariais, antes de iniciar a rescisão dos contratos com a São Paulo-Rio Grande e com a Braviaco. Assim, em 31 de novembro de 1930, o interventor federal no Paraná, General Mário Tourinho, assinou o histórico decreto n.º 300, onde, depois de muitos considerandos, o poder público rescinde o contrato de 23 de agosto de 1920, firmado com a Companhia São Paulo-Rio Grande, e posteriormente transferido para a Braviaco, ficando desta forma declarados em caducidade a concessão e mais favores concedidos à mesma Companhia. O governo ao mesmo tempo declarava nulos e sem efeito todos os títulos de domínio de terras expedidos à Braviaco e a São Paulo-Rio Grande, referentes aos títulos concedidos pela construção do ramal para Guarapuava.

Ambas as Companhias recorreram do Decreto n.º 300, tendo o judiciário, após longos anos de estudos e tramitações, dado ganho de causa ao Estado do Paraná.

Porém, antes mesmo do judiciário se haver pronunciado sobre o rumoso problema, o governo federal decretou em 5 de outubro de 1930 a ocupação da São Paulo-Rio Grande, e pelo Decreto n.º 19.917

de 24 de abril de 1931 declarou a caducidade da concessão à São Paulo-Rio Grande do ramal do Paranapanema (Jaguariaíva-Ourinhos), incorporando-o à Estrada de Ferro do Paraná. Pelo Decreto-lei n.º 2.073 de 8 de março de 1940, o govêrno incorporou ao Patrimônio da União, tôda a rêde ferroviária de propriedade da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande ou a ela arrendada, bem como as terras situadas nos Estados do Paraná e Santa Catarina pertencentes à referida Companhia, criando, para administrar o seu acêrvo, a Superintendência das Emprêsas Incorporadas à União, subordinada ao Ministério da Fazenda.

Parecia *a priori* que o problema de truste estrangeiro estava definitivamente solucionado. Porém a incorporação das terras da Companhia ao patrimônio da União, criou um gravíssimo e rumuroso caso entre o Estado do Paraná e a União pois entendia o Estado do Paraná que estas terras já lhe pertenciam:

- a). — por ter expirado o prazo contido no contrato aprovado pelo Decreto federal nº 11.905 de 19 de janeiro de 1906, o qual rezava que: a Companhia deverá utilizar êsses terrenos dentro do prazo de 50 anos, a contar do dia 24 de outubro de 1890, sob pena de perder os direitos sôbre as terras que não fossem colonizadas. Como de fato a colonização não ocorreu na maior parte das mesmas, haviam então revertido para o patrimônio do Estado.
- b). — A constituição de 1891 estipulava que as terras devolutas pertenciam aos Estados. Torna-se então óbvio que estas terras uma vez revertidas ao Estado do Paraná, pertenceriam a êste e não à União.

“No entanto, no decorrer de tôda a demanda judicial e da transação, milhares de colonos, vindos do Rio Grande do Sul, haviam ali estabelecido a sua moradia habitual e cultura efetiva, tirando suas posses em terras que acreditavam devolutas” (30).

O estabelecimento de colonos nestas terras deve-se ao fato de que durante a demanda, a União vendeu parte das mesmas a Companhias Imobiliárias, as quais passaram a revendê-las aos colonos, que ignoravam a existência da demanda judicial entre o Estado do Paraná e a União, julgando serem as Companhias Imobiliárias as legítimas proprietárias das mesmas. O fato criou gravíssimos problemas sociais, provocando inclusive revoltas armadas por parte dos colonos. Êstes e outros problemas advindos nas terras que outrora pertenceram à São Paulo-Rio Grande, estão sendo solucionados nos últimos anos.

* *
*

(30) . — Westphalen, Brasil e Balhana, *op. cit.*, pág. 41.

INTERVENÇÕES.

Da Profa. *Helga Pico'lo* (Faculdade de Filosofia da UFRGS).

Diz que leu com muita atenção e cumprimenta o Autor pelo trabalho apresentado. Solicita, em seguida, os seguintes esclarecimentos, tendo em vista que o Autor fala na pág. 2 da "... Revolução Federalista em 1893...". "Nos últimos meses da Monarquia, o govêrno imperial, cõscio dessa deficiência estratégica...".

Parece-lhe, pelo texto, que a deficiência estratégica seria a causa mais significativa da construção.

Pergunta, pois:

1). — No decreto da concessão isso fica claro? Ou referia-se a outros objetivos a alcançar?

2). — Se o decreto nada revela nesse sentido, há outras fontes oficia's que o atestam?

3). — O decreto ou outras fontes oficiais dão explicações da escõlha de Santa Maria do Bõca do Monte como um dos limites?

*

Da Profa. *Maria Therezia Butson* (Faculdade Estadual de Filosofia, Ciências e Letras de União da Vitória).

Indaga se a *Brazil Railway Co.*, que abandonou os operários em Marcelino Ramos, contribuindo assim para o seu descontentamento, teria fornecido armas aos posseiros das quais êles se serviram na luta do Contestado?

*

Do Prof. *Ulysses Antônio Sebben* (Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de União da Vitória. PR).

Diz que todos sabem que a *Lumber* (Três Barras, Santa Catarina) foi encampada, sendo, pois, propriedade do govêrno.

Pergunta:

Se a atual Companhia lá existente, a REGESA, tem alguma ligação com a antiga proprietária daquelas terras?

* *

*

RESPOSTAS DO PROFESSOR RUY CHRISTOVAM
WACHOWICZ.

Inicialmente agradece as intervenções feitas ao seu trabalho e em seguida passa a respondê-las.

À Profa. *Helga Picolo*.

Disse que não havia dúvida que o motivo básico para a construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande foi o estratégico, porém o decreto da concessão não se refere a essa problemática, pois dados referentes à segurança nacional, como no caso, não costumam ser revelados em documentos oficiais desse tipo. Esclarece ainda que quanto à vantagem estratégica da referida estrada foi amplamente debatida pelos parlamentares e pela imprensa da época. Quanto à razão de a cidade de Santa Maria da Bôca do Monte ser escolhida para a ligação do sistema ferroviário gaúcho com a referida estrada, deve-se ao fato desta cidade marcar então o ponto setentrional do sistema ferroviário riograndense e nada mais lógico seria utilizá-lo como elemento de ligação com a nova estrada.

*

À Profa. *Maria Therezia Butzen*.

Responde dizendo que a *Brazil Railway Company* não distribuiu e nem armou os posseiros da região, pois neste caso estaria armando os seus próprios inimigos. A razão dos chamados “fanáticos do contestado” possuírem eficientes armas estrangeiras deve-se ao fato do auxílio que recebiam de alguns fazendeiros interessados no sucesso do levante, bem como às armas tomadas pelos mesmos das expedições policiais e do exército enviadas para exterminá-los. Como o Brasil não fabricava então as suas próprias armas, é óbvio que as mesmas seriam de origem estrangeira.

*

Ao Prof. *Ulysses Antônio Sebben*.

Esclareceu que a Companhia RIGESA que atualmente atua na referida região, cumprindo um grande plano de reflorestamento, nada tem a ver com a *Lumber Company*, que outrora explorou as riquezas florestais da região.