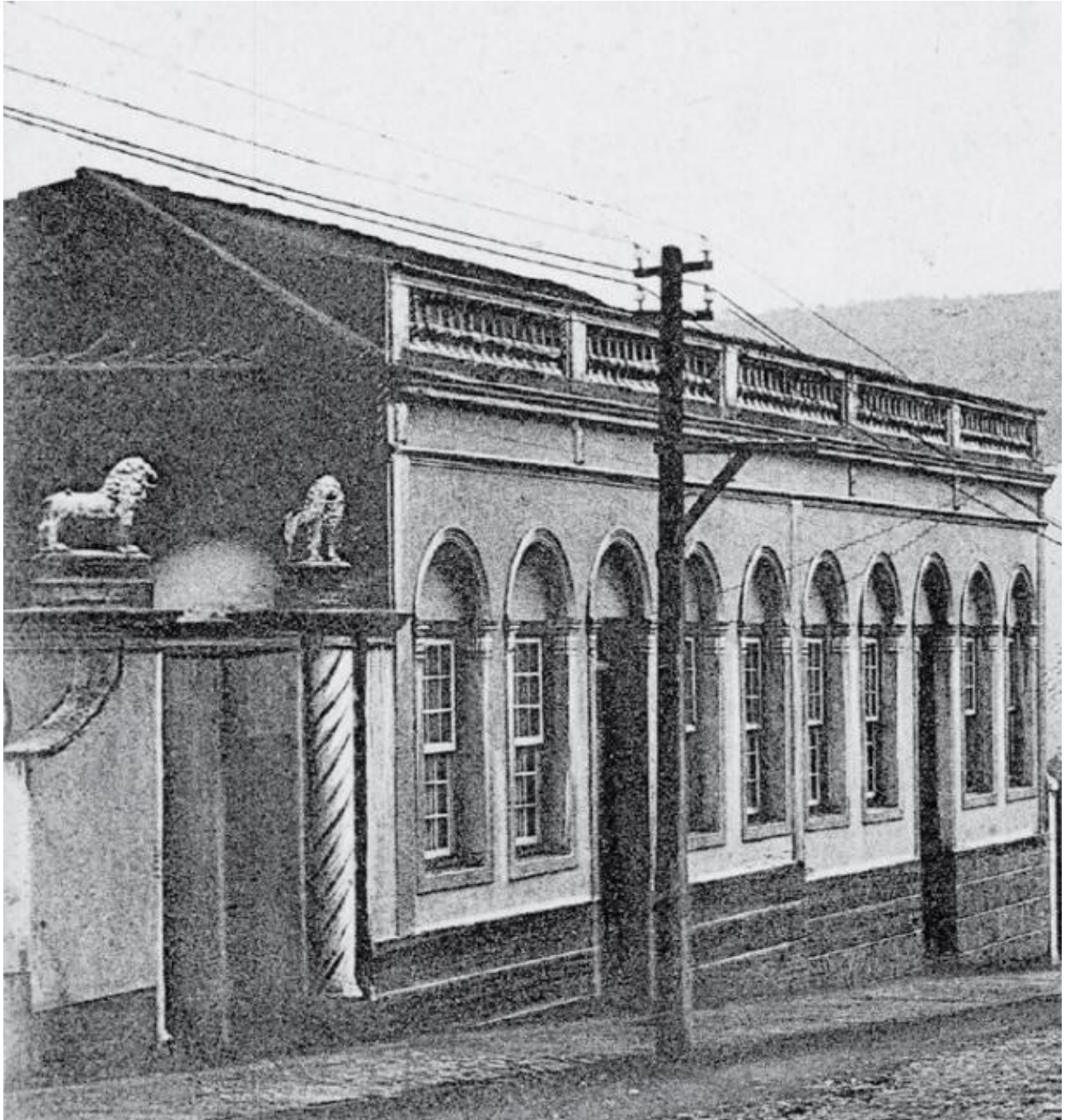


COMPAGNIE AUXILIAIRE
DE
CHEMINS DE FER AU BRÉSIL
(SOCIÉTÉ ANONYME)



O PRÉDIO SEDE DOS ESCRITÓRIOS DA “COMPAGNIE AUXILIAIRE DES CHEMINS DE FER AU BRÉSIL” EM SANTA MARIA – RS¹

Prof. Dr. João Rodolpho Amaral Flôres – NEFERS/UFSM

Introdução

Sempre me causou curiosidade conhecer o local onde os representantes das holdings francesa e belga haviam estabelecido os escritórios da *Sud Ouest e Compagnie Auxiliaire* de estradas de ferro na cidade de Santa Maria, no Estado do Rio Grande do Sul, a partir de 1901. Nos documentos analisados² nunca encontrei o endereço exato. Primeiro imaginei que ficariam na Rua Manoel Ribas (antiga Rua Pinheiro Machado), junto à Vila Belga, nos prédios da viação próximos à Avenida Rio Branco (antiga “Avenida do Progresso”). Até por uma questão de lógica, já que estariam a poucos metros do parque ferroviário (Oficinas e Depósitos) e da gare (Estação de Serviços), bem como junto a um provável telégrafo da *Auxiliaire*³. Também, porque os primeiros trabalhadores especializados de tais empresas ocuparam as moradias da conhecida vila histórica⁴, localizada em tal entorno ferroviário

Do mesmo modo, imaginei, pela fama da empresa ser uma multinacional (sociedade anônima) constituída por capitais e gerida por técnicos europeus, oriundos de investidores e ferrovias atuantes especialmente na Bélgica e França, além de outros países do velho continente, que o prédio sede dos escritórios em Santa Maria traria na sua arquitetura alguma imponência e influências da *Art Nouveau*. Bem como, possuiria estrutura física de destaque entre os demais prédios do entorno da gare ou dos existentes na Avenida Rio Branco, nas quadras entre o largo da Estação e a Rua Silva Jardim. Dedução que tem a ver também com uma solicitação da empresa, feita em 1905, requerendo à Intendência Municipal licença para construção de um “armazém de fornecimentos” na projetada Vila Belga

¹ Texto concluído em 09 de setembro de 2024.

² Nem mesmo em papéis timbrados os quais tive acesso. Contudo, certamente ainda devem existir correspondências/documentos da empresa, os quais desconheço, enviadas às esferas públicas e privadas no Rio Grande do Sul, a exemplo do governo estadual, prefeituras e empresas prestadoras de serviços. Sua “sede social” (matriz) ficava em Bruxelas, na Bélgica.

³ Responsável pelo principal meio de comunicação de então, o chamado “movimento”, tinha como peça chave o telégrafo. Aparelho que permitia identificar a posição dos deslocamentos dos trens entre estações naquela época. Entretanto, existe a possibilidade de que nos primeiros anos de funcionamentos de tais escritórios em Santa Maria, por questões logísticas, a *Auxiliaire* utilizasse os serviços do Telégrafo Nacional.

⁴ Operários brasileiros e belgas da empresa ferroviária.

(construída entre 1906-1909), o qual seria no futuro (1913) o núcleo inicial da estrutura operacional da Cooperativa dos Empregados Ferroviários da VFRGS⁵.

Mais tarde, cheguei a ventilar a possibilidade do local ser um prédio de dois pisos, construído na esquina da Rua Vale Machado com Avenida Rio Branco, onde outrora foi localizada a Praça Tiradentes. Contudo, pelo que consta em almanaques, guias históricos e imagens existentes, estes prédios em sequência, na descida da Avenida Rio Branco em direção à gare, eram do tipo comerciais, abrigoando neles, entre outras empresas, as Casas “Verde”, “Azul”, uma farmácia e uma casa de produtos importados (Armazém Bonifácio).



Imagem 1: Prédios comerciais, outrora existentes na esquina da Rua Vale Machado com a Avenida Rio Branco, onde primordialmente existiu o terreno da Praça Tiradentes. Fonte: UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA. **Santa Maria, 200.**

Constam nos registros históricos, entre outros, ver a tese do Professor Dr. Caryl Eduardo Jovanovich Lopes (UFSM), que os referidos escritórios estariam localizados no mesmo local que fora em princípio a sede da *Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens*, responsável inicial pela construção da Estrada de Ferro Santa Maria-Cruz Alta (1890-1894). Daí, também a se concluir, da

⁵ Armazém inicialmente denominado “Economat”.

mesma forma, que durante a gestão da *Brazil Railway*⁶ os escritórios da empresa norte-americana permaneceram no mesmo local, durante a gestão norte-americana entre 1911 e 1919, pois não existem registros sobre outro endereço. Entretanto, mapas da cidade, respectivamente, de 1902 e 1912, apontam existir um prédio denominando “DIRECÇÃO”, em espaço do prédio da estação primordial, localizada próxima do entrocamento das atuais Ruas Ernesto Beck e Comissário Justo, no pátio de serviços da atual empresa gestora (RUMO Logística). Entendo ser este o local dos serviços operacionais e de manutenção iniciais, provavelmente mantidos após inauguração da nova estação nos idos de 1900, até que oficinas fossem construídas junto à estação. Já os depósitos de locomotivas e carvoaria, posteriormente ocuparam áreas junto a esta primeira estação do século XIX, demolida em data não conhecida, em meados do primeiro quartel do século XX.

Neste sentido, minha hipótese aponta agora para outra local na Avenida Rio Branco, em espaço situado entre as ruas Silva Jardim e Vale Machado, em função do depoimento de um personagem que viveu e presenciou os acontecimentos da greve ferroviária de 1917 na cidade de Santa Maria. Do mesmo modo, por uma imagem recentemente (2024) publicada em jornal da cidade, informações que julgo determinantes para asseverar onde realmente tais escritórios existiram pelo menos entre 1890 e 1920. Reiterando-se que as três companhias - *Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens* (francesa); *Compagnie Auxiliaire des Chemins de fer au Brésil* (belga); *Brazil Railway Company* (norte-americana) – ao que tudo indica teriam ocupado a mesma sede física dos seus escritórios na cidade de Santa Maria.

Desenvolvimento

Revedo materiais em livros da história ferroviária do Rio Grande do Sul e de Santa Maria, bem como os de minha autoria, dos publicados nos anos de 2007 e 2009, lembrei do depoimento de Pedro dos Santos, citado mais adiante, o qual comentava sobre episódios da greve geral de 1917 na cidade, envolvendo especialmente a atuação de trabalhadores ferroviários.

Num primeiro momento, pensei ser o prédio primordial de tais escritórios, onde antigamente funcionou por longos anos a Casa Farroupilha, uma empresa de tecidos e móveis que ficava em frente ao sobrado anteriormente citado, na esquina da Rua Vale Machado com Avenida Rio Branco. Aqui, cabe ser considerada a afirmação de Beltrão (1979, p. 492), quando refere sobre acontecimentos da

⁶ Criada no Brasil em 09 de novembro de 1906. Era uma holding pertencente na época ao chamado “Sindicato Farquhar”, liderado pelo polêmico e arrojado capitalista estadunidense Percival Farquhar. Atuaram no Rio Grande do Sul até 1918, quando grande parte dos investimentos de tal sindicato faliram no país.

greve de 1917, em especial sobre a presença do Diretor da *Brazil Raylwai Company* em Santa Maria, senhor Willian N. Cartwright, da qual não consegui prova material do prédio referido, mediante documentos ou imagens, onde textualmente coloca:

“(…) manifestação de desagrado a Cartwright, que supunham estar no telégrafo da ferrovia, situado na casa da esquina sudoeste da [Rua] Vale Machado, ainda existente”. [Grifo nosso]

Analisando imagens da Avenida Rio Branco, nunca encontrei resposta definitiva para tal dúvida, já que o prédio focado por Romeu Beltrão é a “Casa Farroupilha”, ou no extremo da rua, junto à avenida, num sobrado de esquina. Assim, descarto esta possibilidade, considerando haver informações mais condizentes à localização correta.

Do mesmo modo, cheguei a ventilar a possibilidade de ser outro prédio residencial localizado nesta Avenida, próximo à Rua dos Andradas, onde residiu o diretor belga da *Compagnie Auxiliaire*, engenheiro Gustave Vauthier. Mas, que não tinha relação com os referidos escritórios, porque ficava uma quadra acima dos mesmos, conforme apuramos recentemente, em exposição que fazemos mais adiante a este respeito.



Imagem 2: Antiga Casa Farroupilha (Avenida Rio Branco 537). Fonte: GRUPO IMAGENS DE SANTA MARIA - RS <https://www.facebook.com/photo/?fbid=976022086955134&set=g.270484814201203> – Capturado em 08.01.2024



Imagem 3: Residência do Engenheiro Gustave Vauthier, diretor da Cia. Auxiliaire no Rio Grande do Sul. No primeiro plano, à direita (parte da residência), localizada ao lado do sobrado do médico Nicola Turi. Fonte: Postada por Norton S. Gomes – In: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=906765480547462&set=g.270484814201203>. Capturado em 08.01.2024

Assim, conforme Pedro dos Santos, testemunha ocular dos acontecimentos trágicos da greve dos ferroviários em 1917 na cidade de Santa Maria, episódio regional de maior repercussão no Rio Grande do Sul naquele ano, o local exato de tais escritórios parece se desvelar. Além de ter sido fato histórico do contexto da paralisação nacional dos trabalhadores brasileiros, acontecida como “greve geral”, para os santa-marienses foi tal evento paradigmático de grande impacto, pela razão da importância da ferrovia e por envolver muitas famílias de trabalhadores locais.

Em 1983, quando Pedro dos Santos deu depoimento a Antônio Isaia, este o autor do texto AS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL IMPÉRIO, RIO GRANDE DO SUL E EM SANTA MARIA⁷, contido no Livro Guia Geral de Santa Maria do ano de 1983⁸, já havia vivido 81 anos. Na ocasião era operário aposentado da VFRGS, empresa onde começou a atuar como mecânico nas Oficinas Centrais de Santa Maria no ano de 1925, aposentando-se em 1966. Conforme Isaia (1983, p. 66)⁹, em 1917,

⁷Antônio Isaia, historiador santa-mariense autodidata, pondera no texto que sua exposição é “exclusivamente histórica” nas duas primeiras partes. Já a terceira, sobre Santa Maria, traz elementos de saudosismo e de feições jornalísticas, recheado de documentos privados e contribuições orais.

⁸Parte 3 do texto, intitulada **Santa Maria, “Cidade Ferroviária”**.

⁹In: LIVRO GUIA GERAL DE SANTA MARIA.

aos 15 anos, Pedro dos Santos trabalhava como servente na Padaria Holtermann¹⁰, localizada na Rua do Acampamento n.º 82, onde morava nos fundos do estabelecimento. Em depoimento, ele relatou:

Devia ser nove horas da noite. Saí da padaria para espiar o comício dos grevistas. Descia muito povo pela Avenida Rio Branco. **Fiquei encostado na parede do Telégrafo Nacional¹¹, naquela época instalado numa casa que ficava um pouco acima do Escritório Central da Auxiliaire e que mais tarde foi ocupado pela Casa Solingen¹². O prédio foi demolido há alguns anos e o local é propriedade, hoje, da SBOFA¹³.** Vi quando um bolo de ferroviários tentou avançar contra o escritório dos belgas, que se achava protegido por soldados do Exército. (...) resolvi correr Avenida acima, sempre ouvindo tiros de fuzil. Ao chegar no cruzamento com a Andradas achei mais prudente abrigar-me no sobradinho do Carlos Quentel, casado com Dona Cecília Holtermann, filha de meu patrão. [Grifo nosso]

Na imagem que segue, publicada pelo arquiteto e produtor cultural, Luiz Gonzaga Binato de Almeida, no Jornal Diário de Santa Maria¹⁴, minha dúvida começa a se dirimir. Considerando a localização emitida pelo senhor Pedro dos Santos, bem como se consultando o aplicativo “Google Maps”, é possível fazermos uma justaposição de prédios e espaçamentos que nos levam a crer que o prédio dos escritórios da *Compagnie Auxiliaire* é o primeiro em destaque na imagem adiante neste texto. A localização dos prédios atuais, por certo, devem ter sofrido modificações em metragens no decorrer dos anos, se consideradas as antigas áreas primordiais da distribuição de terrenos urbanos de Santa Maria.

No entanto, restaria a dúvida se Pedro dos Santos, conforme o colocado na citação acima, se refere à antiga Casa Solingen como prédio do Telégrafo Nacional ou dos Escritórios da *Cia Auxiliaire/Brazil Railway*. Dúvida que penso ter resolvido a partir da recente publicação do Professor e Arquiteto Luiz Gonzaga Binato de Almeida, conforme a imagem por ele postada de prédios da década de 1900-1910 da Avenida Rio Branco.

Do mesmo modo, corroboro o dito por Pedro dos Santos, isto é, estando então o primordial Telégrafo Nacional de Santa Maria (estabelecido desde o século XIX), situado nesta referida quadra.

¹⁰Empresa criada e gerida pela família de Pedro Holtermann, passando a partir de 1945 à propriedade de Fulgêncio Blaya Perez.

¹¹ Não tenho a exatidão deste espaço público na Avenida Rio Branco. Num primeiro momento imaginei a localização do “Telégrafo Nacional” logo abaixo onde hoje existe o prédio do Banco Bradesco, terreno este onde outrora esteve edificada a residência de Alfredo Bopp (Proprietário da Cocheira Bopp atuante com coches de aluguel). Pelas minhas lembranças de criança, ao lado, existiu a Livraria Evangélica e uma casa comercial de brinquedos. Fica em aberto para pesquisa, sobre mais informações da existência do “Telégrafo Nacional” (Que não é a mesma estrutura física dos Correios e Telégrafos, ao que consta localizado primeiramente na altura da convergência entre as ruas do Acampamento e a antiga Marquês do Maricá, atual Rua Astrogildo de Azevedo. Conforme consta, na década de 1940 esteve localizado na esquina da Rua dos Andradas com a Avenida Rio Branco, por poucos anos, até a inauguração da nova estrutura da Rua Venâncio Aires, erigida na área do antigo Hotel León, serviço público ainda hoje em funcionamento). In: “Guia Geral de Santa Maria” (1984) e “Santa Maria – memórias” (2008).

¹²Segundo depoimento do meu pai, Oswaldo Tavares Flôres (93 anos), feito em 11.01.2024, realmente ali existiu a “Ferragem Solingen”, no espaço ocupado pelo atual edifício da SBOFA e possivelmente pelo prédio lateral norte. Ao longo do tempo foram demolidos e áreas de terreno modificadas.

¹³Sociedade Beneficente dos Oficiais das Forças Armadas.

¹⁴ Jornal Diário de Santa Maria, página 19. Edição de 29.12.2023.

Portanto, não como eu imaginava inicialmente, ou seja, na quadra acima, no prédio que ponderei ser da antiga Livraria Evangélica ou numa loja de brinquedos. Deste prédio, de serviços públicos de comunicação, também não dispomos nesta pesquisa de imagens que possam demonstrar características arquitetônicas do mesmo. O sabido sobre este meio de comunicações é que o mesmo foi inaugurado em Santa Maria em 03 de maio 1876, estando sua área física primordial localizada na Rua Niederauer próximo da atual Praça Saturnino de Brito (BELTRÃO, 1977, p. 296). Conclui-se, que pela importância da estrutura ferroviária instalada na cidade a partir de 1885, houve mudança para a Avenida Rio Branco, no intuito da mesma ser compartilhada pelos escritórios da companhia ferroviária.

Ainda mais, no caso dos escritórios da *Compagnie Auxiliaire*, mesmo que não existisse uma placa ou letreiro na fachada com tal identificação, chama nossa atenção a presença das estatuetas dos “leões”, no que possivelmente seja um portão lateral do prédio. Lembrando que o brasão de armas do Reino da Bélgica traz um par de “leões” - Leão Belga é considerado um símbolo da nação - segurando duas bandeiras do país, igualmente dispostos nas bandeiras das províncias daquele país. Na fachada, além do portão lateral, temos uma arquitetura de estilo eclético, por exemplo, comparável ao Hotel Hamburgo construído em 1904 na rua Sete de Setembro (FOLLETO, 2008, p. 71).

Pelas fotos aéreas da década de 1940 em diante, nota-se que as áreas dos terrenos daquele quarteirão eram de significativos tamanho, semelhantes a outras da área central da cidade. Do pouco que podemos verificar, a fachada possuía, no sentido sul-norte, um portão, e em sequência aberturas com arcos na parte superior, constituídas por duas janelas, uma porta, quatro janelas, uma porta e duas janelas. Acima das aberturas, um acabamento montado em cinco partes, todos formados por balaústres.

Por certo, no decorrer do tempo, como parte de embelezamento externo, outras residências da cidade passaram a fazer uso de pequenas estatuetas nas suas fachadas e frontões, inclusive com figuras de animais. E, possivelmente, de leões. Mas, nas imagens daquele período, me pareceu ser única a fachada em análise.

Verifica-se, do mesmo modo, que no início do século XX não haviam sido plantadas árvores nesta quadra da Avenida Rio Branco, pelo menos em tal calçada lateral objeto desta análise. Mas, provavelmente, elas estavam dispostas no canteiro central da via, o que se percebe na imagem adiante, a de número 5.



Imagem 4: Avenida Rio Branco no início dos anos 1900. Fontes: Diário de Santa Maria, edição de 29.12.2023 e Álbum “Santa Maria no Seu Primeiro Centenário (1858-1958)”. Em destaque, o provável prédio da *Compagnie Auxiliaire*.

Na próxima imagem temos uma das poucas fotos que destacam os prédios primordiais da Avenida Rio Branco, situados entre as Ruas Silva Jardim e Vale Machado, do início do século XX, no seu lado esquerdo, considerando-se a visão lateral sul-norte.

Entre eles é possível percebermos muitas semelhanças com o primeiro prédio em destaque, provavelmente uma imagem da década de 1910-1920, porque já existe arborização de porte mediano no local, bem como estão erigidos no antigo espaço ocupado pela Praça Tiradentes prédios comerciais, que lhe sucederam em termos do uso espacial.

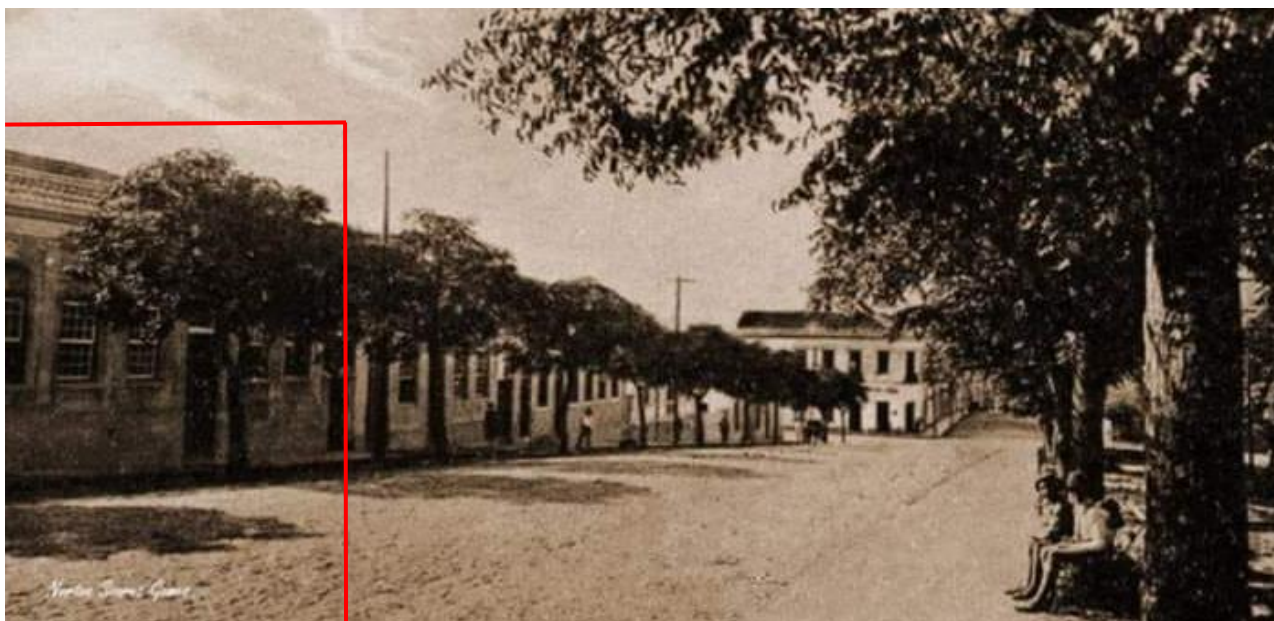


Imagem 5: Avenida Rio Branco. Fonte: GRUPO IMAGENS DE SANTA MARIA – RS. <https://www.facebook.com>. Postada por Norton S. Gomes. Em destaque, o prédio que seria dos escritórios da *Compagnie auxiliaire*.

Uma vista aérea, da década de 1930, das poucas existentes da cidade que abarcam de modo mais aproximado o espaço aqui enfocado, isto é, da Avenida Rio Branco, está disposta na próxima imagem (n.º 6). Nela, nota-se a existência de seis prédios, estando cinco deles destacados no sentido norte-sul, ficando apenas fora da marcação o do então existente Hotel Glória, na esquina da Avenida Rio Branco com a Rua Silva Jardim.

Já na imagem de n.º 7, que segue, são detalhes dos prédios atuais, com destaque para duas edificações, que no nosso entendimento, sucederam o casarão dos escritórios da *Compagnie Auxiliaire e Brazil Railway*.

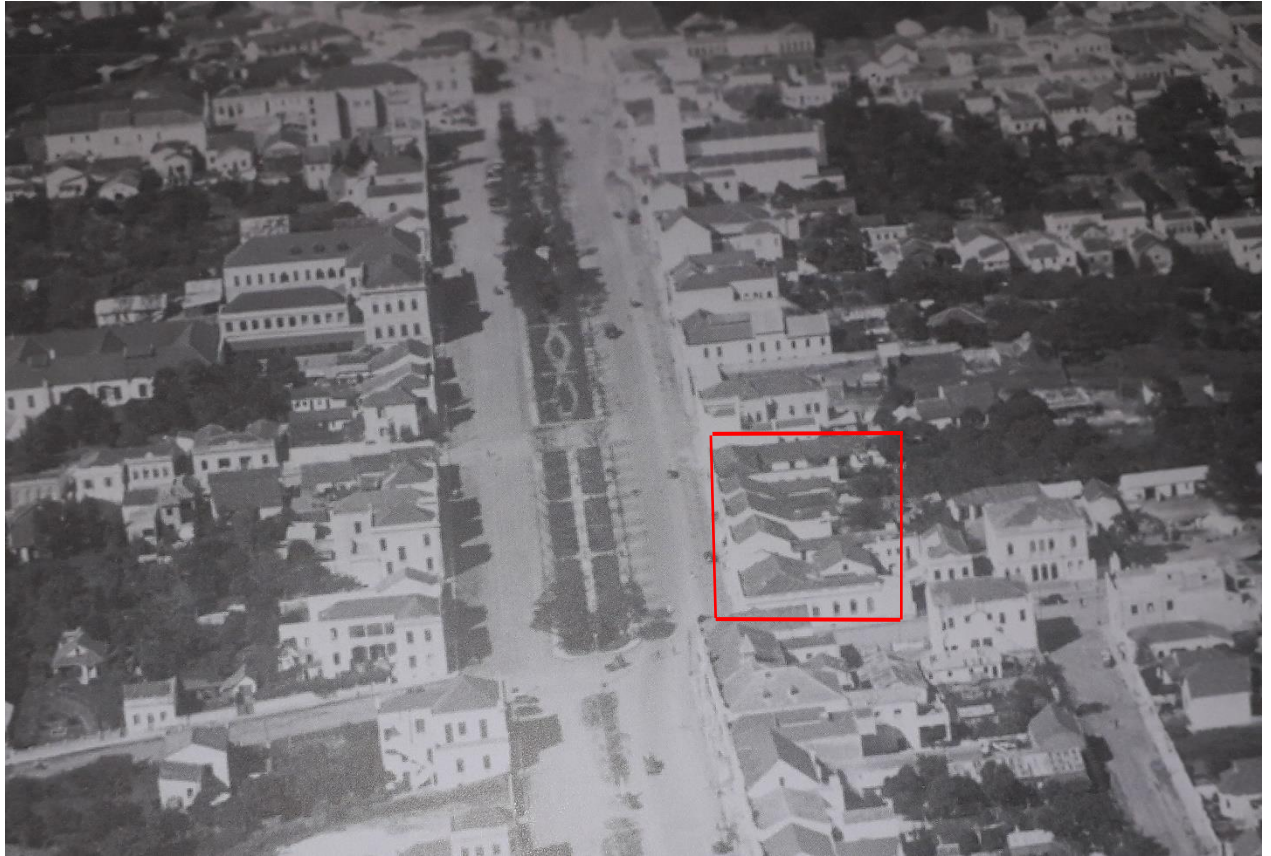


Imagem 6: Vista aérea da Avenida Rio Branco - Santa Maria/RS, em 25.04.1935. Área em destaque para prédios comentados nesta pesquisa. Autor: Miguel Lampert (Arquivo Histórico de Santa Maria) Fonte: “Do céu de Santa Maria” (2008).



Imagem 7: Vista frontal do prédio da SBOFA (nº 601) à esquerda na imagem; sobrados residenciais (Nºs 587 e 573) ao centro e à direita na imagem, na Avenida Rio Branco - Santa Maria/RS. Fonte: Google Maps, 27.04.2024.

Relembrando, o Decreto n. 2.884, de 24 de abril de 1898, concedeu autorização a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* para instalar-se no país. Em junho daquele mesmo ano, a ferrovia Porto Alegre-Uruguaiana foi entregue a essa companhia. Tal contrato se manteve, com pequenas alterações até 1905. Este, o ano da união das ferrovias sul-rio-grandenses, as quais foram originárias do conglomerado de empresas ferroviárias sob gestão belga, cuja marca histórica é VFRGS – Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Ainda em 1898 (FLÔRES, 2007, p. 165), o governo brasileiro havia aprovado a transferência dos escritórios da Margem do Taquari para Santa Maria, onde se fundiu com os escritórios da *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien* já instalados na cidade.

Segundo vários autores, os problemas de gestão da companhia começaram quando esta decidiu centralizar a administração da rede na cidade de Santa Maria. Essa medida era salutar para os interesses da empresa e para Santa Maria, porque ficava localizada em pontos equidistantes (entroncamento ferroviário), onde havia linhas para acessos em diferentes pontos do Rio Grande do Sul, cuja intenção era estabelecer vínculos estratégicos e comerciais entre as cidades de Porto Alegre, Santa Maria, Rio Grande e São Paulo, mas isso não era o desejado por outros grandes centros produtores de matérias-primas de exportação.

Estes centros produtores, situados na região do planalto e no sul do estado, alegavam na época sofrerem atrasos na prestação dos serviços ferroviários e dificuldades financeiras, por estarem longe do centro de comando de operações e ficarem à mercê de funcionários subalternos. Os serviços mais simples se tornaram complicados, caros e realizados com muitos atrasos. Várias foram as reclamações do comércio, pela concorrência de outros centros e dos portos que viam seu trabalho prejudicado (LOPES, 2002; FLÔRES, 2007 E 2009; RELATÓRIOS da VFRGS -Vários).

Em verdade, pelo que comprovamos em estudos sobre o tema, faltaram investimentos suficientes dos acionistas da empresa para atender diferentes e complexas demandas da sociedade gaúcha¹⁵. Bem como havia a necessidade de serem anualmente remetidos aos investidores europeus percentagens de lucros, o que impedia a compra/renovação de equipamentos e reformas das linhas de tráfego (Flôres, 2007). O próprio engenheiro-chefe da *Auxiliaire* reconhecia esta realidade, conforme consta no site ‘Patrimônio Belga no Brasil’: “Vauthier reclamava continuamente dos minguados e indecisos investimentos e da falta de visão e de confiança no futuro do Brasil por parte dos capitalistas e administradores de Bruxelas”¹⁶.

¹⁵ Era a fase de transição econômica da antiga província sul-rio-grandense, atrasada econômica e culturalmente na fase imperial, para o período republicano, marcado por inovações mundiais e realinhamento brasileiro no cenário internacional, logicamente, com reflexos modernizantes nos seus estados federativos.

¹⁶ Engenheiro Gustave Vauthier:

https://www.google.com/search?q=Gustave+Wauthier&dq=Gustave+Wauthier&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUyBggAEEUYOTIICAEQA BgWGB7SAQk4ODkzajBqMTWoAgCwAgA&sourceid=chrome&ie=UTF-8#ip=1. Capturado em 09.01.2024.

Questionamentos aos serviços pactuados no arrendamento aos belgas, levaram a 11 de dezembro de 1911 a uma revisão do contrato com a *Compagnie Auxiliaire*, o que se deu pelo Decreto n. 1.901 de 8 de novembro do mesmo ano. Esta, então, foi administrada pelos belgas somente até 1911, quando passou o contrato a ser gerido pela *Brazil Railway Company*, empresa constituída de capitais e gestão de norte-americanos.

Em 1919, com o fracasso empresarial de Percival Farquar no Brasil, então o grande capitalista que comandava a *Brazil Railway Company* no sul do país, os belgas novamente reassumiram a administração da Viação Férrea. Contudo, os problemas levantados pela grande greve de 1917 persistiam, ou seja, falta e deficiência de equipamentos, descontentamento do pessoal operário e qualidade dos serviços levaram o governo do Rio Grande do Sul a solicitar ao governo federal a estatização das ferrovias gaúchas, o que se deu no governo do presidente do estado, Antônio Augusto Borges de Medeiros, em 1920.

Conclusão

Encerrava-se, assim, de maneira melancólica, duas décadas com atuações intercaladas da presença belga na gestão privada da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, cujo grande mérito para o estado foi a unificação de empresas, isto é, aquelas formadas por diferentes aportes de capitais estrangeiros – estadunidense, belga, francês e inglês - em gestões numa única empresa, a VFRGS. Esta, criada no ano de 1905, sob a gestão da *Auxiliaire* (1905-1911; 1919-1920) e *Brazil Railway* (1911-1919) e, a partir de 1920, sob administração estatal do governo gaúcho, cujo funcionamento se deu até 1959, quando passou ao domínio da União (através da RFFSA).

Já para a cidade de Santa Maria, que ao longo do século XX se tornou o maior polo ferroviário do sul do Brasil e o principal entroncamento de estradas férreas no estado gaúcho, a presença belga e sua gestão através da *Compagnie Auxiliaire* contribuiu deveras para o progresso da cidade. Isso, em todos os sentidos: econômico (indústria, comércio e serviços), populacional (atração de diferentes segmentos de imigrantes estrangeiros e migrações regionais), educacional (atuação de escolas básicas, de ensino médio, técnicas e faculdades de excelente qualidade) e cultural (especialmente pela difusão do teatro, carnaval e centros de cultura). Tudo mantido e ampliado após 1920, sob gestão do governo estadual.

Portanto, até que sejam apresentados documentos e imagens mais esclarecedores, que refutem o aqui apresentado, **os Escritórios da *Compagnie Auxiliaire/Brazil Railway Company* estavam**

localizados entre os anos de 1898 e 1920 (ou, pelo menos a partir de 1917, com certeza) na Avenida Rio Branco, onde hoje situam-se dois prédios residenciais, no lado lateral norte do edifício da SBOFA, cujas numerações atuais equivalem ao 587 e 573. Então, era uma única edificação simples, de arquitetura semelhante a muitas outras existentes na cidade. Contudo, ainda deverá ser objeto de pesquisa a data de construção; registros de propriedade do imóvel; características da disposição dos aposentos e área do terreno; e, por fim, se foi um bem do patrimônio da *Auxiliaire* ou alugado pela empresa.

Neste local, aparentemente bucólico e acanhado, os gestores franceses¹⁷, belgas e norte-americanos e funcionários brasileiros comandaram as ações da verdadeira epopeia ferroviária que transformou a realidade social, econômica e cultural do Rio Grande do Sul, entre os anos finais do século XIX e as duas décadas iniciais do século XX.

Fontes:

ALMEIDA, Luiz Gonzaga Binato de. In: “Memória” [D Cultura] – “Avenida do Progresso – início de 1900”. **Jornal Diário de Santa Maria**. Santa Maria/RS: edição nº 6.675, de 29.12.2024, Ano 22, p. 19.

BELTRÃO, Romeu. **Cronologia Histórica de Santa Maria e do Extinto Município de São Martinho – 1787-1930**. 2. ed. Santa Maria: s. ed., 1979.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **Fragmentos da história ferroviária brasileira e rio-grandense: fontes documentais, principais ferrovias, viação férrea do Rio Grande do Sul – Santa Maria, a 'Cidade Ferroviária'**. Santa Maria: Pallotti, 2007.

_____. **O pragmatismo político dos ferroviários sul-rio-grandenses: com foco histórico na cidade de Santa Maria**. Santa Maria: Ed. UFSM, 2009.

FOLETTTO, Vani Terezinha (Org.). **Apontamentos sobre a história da arquitetura de Santa Maria**. Santa Maria: Pallotti, 2008.

GOOGLE. **Maps**. Cidade de Santa Maria/RS, Brasil, 2024.

GRUPO IMAGENS DE SANTA MARIA – RS. <https://www.facebook.com>.

ISAIA, Antônio. As estradas de ferro no Brasil Império, Rio Grande do Sul e em Santa Maria. In: **Santa Maria: Livro Guia Geral**. 7 ed. Santa Maria, 1983. p. 42-74.

LOPES, Caryl Eduardo Jovanovich. **A Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil e a Cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul, Brasil**. Tese de Doutorado - Barcelona, Catalunha, Espanha – 2002.

¹⁷ Reiterando o antes afirmado, que tal edificação também possa ter sido a sede *Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens*, empresa de gestão francesa.

MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter (Orgs.). **Santa Maria: relatos e impressões de viagens**. Santa Maria: Ed. da UFSM, 1997.

MARCHIORI, José Newton Cardoso; MACHADO, Paulo Fernando dos Santos; NOAL FILHO, Valter (Orgs.). **Do céu de Santa Maria**. Prefeitura Municipal de Santa Maria, 2008.

MORALES, Neida R. C.. (Org). **Santa Maria: memórias**. Santa Maria: Pallotti, 2008.

TRANSPORT ET COMMERCE EN AMÉRIQUE LATINE. 1800-1970. Frédéric Mauro, Soline Alemany Chapitre IV. Os investimentos franceses no Brasil: o caso de Brazil Railway Company (1900-1930). In: <https://books.openedition.org/iheal/1076>.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA. **Santa Maria, 200**. Edição comemorativa dos 200 anos (1797-1997) da instalação da 2ª Subdivisão Demarcadora de Limites, na atual Rua do Acampamento, marco do povoamento definitivo de Santa Maria. Santa Maria: Ed. da UFSM, 1997.

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL. **Relatórios**. Vários: Porto Alegre/RS; 1920, 1922, 1925, 1926, 1927.

<https://www.belgianclub.com.br/pt-br/ef/compagnie-auxiliaire-des-chemins-de-fer-au-br%C3%A9sil>. Capturado em 08.01.2024

<https://www.google.com/maps/@-29.6827984,-53.8082915,3a,90y,250.53h,122.78t/data=!3m6!1e1!3m4!1soUo-s28KQ9xCSNbgIHISw!2e0!7i16384!8i8192?entry=ttu> . Capturado em 09.01.2024

https://www.google.com/search?q=Gustave+Wauthier&oq=Gustave+Wauthier&gs_lcrp=EgZjaHJv bWUyBggAEEUYOTIICAEQABgWGB7SAQk4ODkzajBqMTWoAgCwAgA&sourceid=chrome&ie=UTF-8#ip=1. Capturado em 09.01.2024.