



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

## FERROVIAS E POLÍTICAS PÚBLICAS NO RIO GRANDE DO SUL: o período 1866 – 1920.

Francisco Queruz<sup>1</sup>

Marco André Cadona<sup>2</sup>

Jose Antônio Moraes do Nascimento<sup>3</sup>

### Resumo

O modal ferroviário desempenhou relevante papel como meio de transporte de cargas e pessoas no Rio Grande do Sul, desde o seu surgimento até a segunda metade do século XX. Também atuou para garantir a defesa do território sulino, frente aos embates com países vizinhos. A proposta deste texto é compreender as políticas públicas que envolveram a instalação e consolidação do modal ferroviário no Rio Grande do Sul, no período prévio à encampação pelo governo do estado. Naquele tempo, as concessões, em especial para a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, foram acompanhadas por disputas entre grupos de pressão e ajudaram a definir como a malha ferroviária seria percebida posteriormente. A abordagem trazida, para tanto, é de revisão da bibliografia sobre os temas afins. Os resultados obtidos até o momento são parciais, mas já é possível perceber a interferência estabelecidas, em especial pelo governo do estado, para garantir resultados tidos como relevantes no momento.

**Palavras-chave:** ferrovia, política pública, história do Rio Grande do Sul.

## RAILWAYS AND PUBLIC POLICIES IN RIO GRANDE DO SUL: the period 1866 – 1920.

### Abstract

The railway system played a significant role as a means of transporting goods and people in Rio Grande do Sul from its inception until the second half of the 20th century. It also contributed to defending the southern territory amidst conflicts with neighboring countries. The aim of this text is to understand the public policies that shaped the establishment and consolidation of the railway system in Rio Grande do Sul prior to its takeover by the state

<sup>1</sup> Estudante de doutorado, com financiamento CAPES, no PPGDR/UNISC, Santa Cruz do Sul/RS; prof. Arquitetura e Urbanismo da Universidade Franciscana (UFN), Santa Maria/RS. [francisco@ufn.edu.br](mailto:francisco@ufn.edu.br).

<sup>2</sup> Professor do Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional na Universidade de Santa Cruz do Sul (PPGDR-UNISC), Santa Cruz do Sul/RS. [mcadona@unisc.br](mailto:mcadona@unisc.br)

<sup>3</sup> Professor do Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional na Universidade de Santa Cruz do Sul (PPGDR-UNISC), Santa Cruz do Sul/RS. [josenasc@unisc.br](mailto:josenasc@unisc.br)





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

government. During that period, concessions, particularly those granted to the *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, were accompanied by lobbying disputes that influenced the subsequent development of the railway network. This approach involves reviewing relevant literature on these topics. Although the findings so far are partial, they already reveal the significant influence exerted, especially by the state government, to achieve outcomes deemed important at the time.

**Keywords:** Railways, Public Policy, Rio Grande do Sul History

## 1 Introdução

A inserção do modal ferroviário no Rio Grande do Sul pode ser visto como um conjunto de políticas públicas, implementadas pelo governo nacional, mas com interferência também da gestão pública estadual. Tratou-se de um processo longo e que teve seu início na segunda metade do século XIX, passando por entendimentos diversos, em especial no século XX. Partindo desta visão, a proposta do texto que segue é compreender as políticas públicas que envolveram a instalação no modal ferroviário no Rio Grande do Sul, no período prévio à encampação pelo governo do estado. Naquele tempo, as concessões, em especial para a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, foram acompanhadas por disputas entre grupos de pressão e ajudaram a definir como a malha ferroviária seria percebida posteriormente. A abordagem que se pretende trazer é de revisão da bibliografia em fontes secundárias, principalmente, sobre os temas afins. O recorte temporal escolhido para a abordagem neste caso compreende desde o início da implantação dos trilhos da primeira estrada, até o período em que o estado do Rio Grande do Sul assume a gestão da rede. Desta forma, difere da visão mais comumente usada, que estabelece um recorte monárquico e republicano. As seções a seguir, portanto, buscam compreender, inicialmente, o contexto histórico brasileiro e gaúcho no período do





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

final do império e início da república, para então identificar possíveis políticas públicas direcionadas ao meio de transporte ferroviário, sucedidas pela conclusão.

## 2 O Contexto Brasileiro

O meio de transporte ferroviário, como conhecido hoje, foi uma invenção do século XIX, produto direto da Revolução Industrial. Foi também naquele século que o Brasil começou a sua separação de Portugal, através do processo de independência. No período imperial brasileiro, surgiu, portanto, a discussão sobre esse modal de transporte no mundo e, também, nessas terras. A seguir, portanto, remonta-se alguns elementos necessários para a compreensão da política e economia brasileiras deste período, para compreender a forma como foram implantadas.

A oficialização da independência política do Brasil ocorreu em 1822, contudo os atos que antecederam tal separação, iniciados em 1808, são tidos como estopim e bastante relevantes. A chegada da família real portuguesa, em decorrência dos conflitos conduzidos por Napoleão, gerou uma série de alterações nas dinâmicas da colônia, como as relacionadas com as demandas da própria corte, que acabou desembarcando junto. A abertura dos portos para produtos estrangeiros foi outro aspecto essencial e permitiu que muitos bens antes inacessíveis, chegassem aqui (Prado Jr., 1986).

Observa-se também que mesmo que já houvesse forças exigindo a mudança no sistema de trabalho, do servil para o assalariado, como decorrência explícita da Revolução Industrial, o Brasil experimentava o aumento das atividades econômicas justamente impulsionadas pelo trabalho escravo. A maior produção de matérias





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

primas, neste sentido, era exportada para as metrópoles, o que exigia mais dos portos e do sistema de transporte que os alimentava.

No contexto político, as disputas estabelecidas entre os proprietários de terra, detentores de grande poder, e os grupos de portugueses simpatizantes à reversão da independência, dominaram os anos subsequentes à Independência. A monarquia estabelecida era precária, pois a partida do rei português e a separação, levada a cabo por Dom Pedro, não partiu do monarca, mas de um grupo limitado de nacionalistas ligados ao partido brasileiro. Assim, não demorou muito, até a proposta de Assembleia Constituinte de 1823, para que se propusesse a limitação dos poderes do imperador. A resposta foi a dissolução da Constituinte, e o subsequente governo, pelo imperador, em posições contrárias aos nativistas. Segundo Prado Jr. (1986), a falta de capacidade do imperador em resolver as grandes demandas de um país em construção, apenas aumentava o abismo entre o ele e a maioria das pessoas, o que resultou em sua renúncia, em 1831.

Entre os anos de 1831 e 1840, vigorou no Brasil o chamado Período Regencial, devido a impossibilidade do príncipe herdeiro, ainda muito jovem, assumir como governante. Portanto, regências tríplices e conduziram o país naquele período. A grande quantidade de mandatários e as eleições realizadas neste período mostraram distintas visões sobre a gestão no país. É naquele período também que irrompem importantes conflitos no território nacional, como a Guerra dos Farrapos, no Rio Grande do Sul, a Balaiada, no Maranhão, e a Sabinada, na Bahia, fundadas na insatisfação da população por sua pobreza, por ímpeto separatista, exploração do governo central sobre as províncias ou ainda advindas de disputas políticas e econômicas regionais (Basile, 2004). Apesar de ser um período agitado, percebe-se





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

algumas discussões relacionadas a consolidação do território nacional, através da utilização dos meios fluvial e ferroviário, o que será visto mais adiante.

A próxima fase pela qual o Brasil passou, no período monárquico, foi o chamado Segundo Reinado. Trata-se de um período de praticamente 50 anos (entre 1840 e 1889), em que se consolidou a figura de um jovem monarca. Previamente, as disputas políticas e a falta de unidade, somadas a conflitos armados, foram apaziguados através de uma manobra para reduzir a maioria necessária e ascendê-lo ao poder. Desta forma, aos 13 anos de idade, com o apoio da Câmara, Pedro II é lançado ao poder.

Vários são os fatos que caracterizaram este período, mas Prado Jr. (1986, p. 93-94) identificou uma das mais marcantes, que seria percebida a partir de 1850:

Assinala-se portanto este período que se inaugura com a segunda metade do século passado pelos primeiros passos no sentido da “modernização” do país. A velha estrutura colonial, varridos os obstáculos que se antepunham ao seu progresso, entra numa fase de completa remodelação. Seria na verdade um critério estreito atribuir esta transformação unicamente à abolição do tráfico de escravos. Ela estava naturalmente indicada pelas condições objetivas da economia universal, de que o Brasil entrava, com a Independência, a participar... Mas, é incontestável que este fato – a abolição do tráfico – constitui uma vassourada preliminar e indispensável de tal surto de progresso.

A abolição internacional dos escravos gerou uma interferência severa no sistema econômico brasileiro, dependente desta mão-de-obra para tocar estruturas agrícolas ou de criação de gado. Em 1865, o Império já percebia que a principal causa para a limitação do desenvolvimento econômico era a sua falta. Os deslocamentos internos de escravos davam-se no sentido das lavouras mais lucrativas do Sul (no Rio e em São Paulo). Por outro lado, poucas pessoas livres queriam trabalhar no campo em razão dos baixos valores e do peso da atividade. O custo do trabalho cresceu





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

progressivamente devido à redução da quantidade de escravos (Prado Jr., 1986). Portanto, os setores ligados ao campo ressentiam-se por essa carência, ao passo que a burguesia percebia seus ganhos aumentados. A falta de atendimento às demandas de setores influentes na economia acabou por produzir crescente aumento na insatisfação quanto ao sistema político e abriu caminho para as discussões que viam na república um sistema mais adequado.

Outro elemento essencial para compreender o segundo reinado brasileiro é a Guerra do Paraguai. A mobilização imperial exigida, com recrutamento e deslocamento de grandes efetivos de tropas, fez com que as reformas internas fossem postergadas. O conflito, que se estendeu de 1864 a 1870, exigiu grandes quantidades de recursos, obtidos através de empréstimos com a Inglaterra (Amayo, 1995; Doratioto, 2002). Por outro lado, a guerra expôs problemas de mobilidade e acesso às fronteiras, que o General Osório, na tribuna do Senado, identificou da seguinte forma:

Quando se preparou um exército em Livramento para invadir o território inimigo, esse exército enterrou ali mais de setecentos soldados mortos quase a fome, em estado deplorável, sem medicamentos, sem hospitais - tudo era miséria. Eu vi, muitas vezes, quando se retiravam os batalhões do exército, deixarem nas linhas de manobras soldados, como se estivessem mortos nos campos de batalha, tendo caído em seus postos, semivivos, extenuados de fome. Eles não tinham um pouco de farinha, nem sal.(...) Eram os primeiros soldados que para ali se chamavam, de maneira que o general estava em sítio no seu próprio país e vendo os seus soldados morrerem de fome (Osório apud Kliemann, 1977)

Os últimos anos do Império foram marcadas por diversas trocas de Ministério e legislaturas, o que acabou por depreciar cada vez mais o poder de Pedro II, que ainda buscou na oficialização da abolição da escravatura uma saída à falta de sustentação. Também foram significativas as mudanças percebidas na sociedade,





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

através da entrada de imigrantes no Brasil, em especial a partir da década de 1870, da insatisfação dos militares, até então pouco valorizados na esfera política, e a consequente ascensão da burguesia. O caminho possível, a partir de então, foi a instauração da república (Buarque, 2005; Fausto, 2006; Prado Jr., 1986).

O período que transcorreu entre a Proclamação da República e 1920 foi caracterizado por presidentes militares e civis que representaram interesses de novos grupos representativos da sociedade, como indicado acima. É parte do que se costuma chamar Primeira República. Trata-se de governos que atendiam os oligopólios das principais economias do país, com predominância de representações de Minas e São Paulo, a chamada Política do café com leite (Fausto, 2006)

Entre as características que moldaram este período, grifa-se a chamada Política dos Estados, ou dos Governadores, que dava grande autonomia para os estados em troca de concordância com as tomadas de decisão em escala federal. Através desta ferramenta, diversas ações foram conduzidas no Rio Grande do Sul sem grande oposição ou contestação do Rio de Janeiro.

## 3 O Contexto Riograndense

A província de São Pedro do Rio Grande do Sul, durante a vigência do Segundo Império, possuía uma economia estabelecida, no pampa, através da criação de gado, com venda de charque e couro. A produção era levada principalmente para o mercado interno do centro do país, tendo Pelotas como o principal porto. A criação de gado se manteria como a principal fonte de renda por muito tempo, contudo após a Primeira Guerra Mundial, absorveria a tecnologia da indústria frigorífica, que permitiria o congelamento de carnes.





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

A população da província, naquele tempo, era formada pelos grupos originários, muitos já catequisados através das missões, por população brasileira, provinda do sudeste, por escravos negros, que trabalhavam especialmente nas charqueadas, além de açorianos (desde 1752) e alemães (desde 1824). Na segunda metade do século XIX, ocorreram incentivos e ondas migratórias trouxeram contingentes populacionais de diversas origens ao Rio Grande do Sul, como novas levas de alemães, italianos (desde 1875) e, mais tarde, judeus (já no século XX). Também houve a chegada de outras etnias, em menor expressão. Os imigrantes tiveram um papel relevante na forma como ocorreu a ocupação do solo gaúcho, pois ocuparam principalmente a metade norte do estado, com glebas de terra menores que os grandes latifúndios sulinos, e permitiram o desenvolvimento de agricultura e serviços mais diversificados.

Os conflitos armados também foram uma característica marcante do recorte temporal analisado. Além da Revolução Farroupilha (1835-1845) e da Guerra Cisplatina (1851-1852), a Guerra do Paraguai e a Revolução Federalista geraram diversos danos e contratempos à província. A Guerra do Paraguai gerou inquietações diversas e interferiu na forma como as fronteiras seriam guarnecidas, posteriormente. Os ataques a São Borja, Itaqui e Uruguaiana, em 1865, exigiriam não só a remobilização das milícias provinciais, mas também a movimentação na própria corte, que avaliava a fronteira como segura (Kühn, 2004). Os recursos utilizados pela corte, somado a quantidade de vidas ceifadas pelo conflito, o caracterizam como o pior já ocorrido na América do Sul.

O período da chamada Primeira República, no Rio Grande do Sul, caracterizou-se pela ascensão do Partido Republicano Riograndense (PRR) ao poder, retirando representações do Partido Liberal, oriundas do sul “coronelístico”. O PRR





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

trouxe junto consigo os princípios do positivismo, corrente teórica que pressupunha o progresso contínuo da humanidade, proposta por Auguste Comte. A aprovação da Constituição Estadual de 1891 foi um importante ferramental utilizado pelos republicanos para impor a sua forma de governar nos anos seguintes. (Prado Jr., 1986, p.97). Pouco depois de iniciada a república, em 1893, eclodiu no estado a chamada Revolução Federalista. O modelo de condução proposto pelo presidente Floriano Peixoto, e que acabou por nomear Júlio de Castilhos como governador riograndense, desagradou as lideranças que apoiavam maior autonomia aos estados, os chamados federalistas. Tratou-se de um conflito sangrento, que gerou cerca de 10 mortos. Em 1895, o primeiro presidente civil eleito, Prudente de Moraes, conduz um acordo entre as partes, dando fim ao conflito. Neste mesmo ano, o republicano Júlio de Castilhos reassume como governador. Em 1898, o poder é repassado para Borges de Medeiros, também ligado ao PRR, e que prosseguiu com a visão de estado até então em voga. (Prado Jr., 1986). Ainda são relevantes na economia brasileira e gaúcha as interferências geradas pela Primeira Guerra Mundial, que ocorreu de 1914 a 1918. A economia mundial organizou-se, naquele momento, para abastecer países que estavam impossibilitados de produzir. Mesmo que a produção gaúcha não tivesse como foco principal a exportação, acabava abastecendo os mercados do centro do país, que funcionavam no modelo exportador, e estavam com grande demanda (Herrlein Jr., 2000; Kühn, 2004).

## 4 Políticas Públicas e Ferrovias

Como pode-se perceber a partir da contextualização acima, o período entre o surgimento das ferrovias no Rio Grande do Sul e a sua encampação pelo governo do estado foi bastante conturbado, em especial devido a transição no modelo de





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

regime político. Portanto, optou-se por separar as políticas públicas reconhecidas neste período entre as de escala nacional e estadual e também entre o regime imperial e republicano. Cabe observar que não se trata de políticas públicas executadas a pleno, tampouco incorporadas necessariamente pelos governos das instâncias analisadas, contudo são válidas para perceber entendimentos naquele momento.

## 4.1 Políticas públicas no Brasil Império

As políticas públicas relacionadas às ferrovias no período do Império começam a ser percebidas quando Pedro I reconhece a sua responsabilidade sobre vias que cruzassem por mais de uma província. Interessa perceber que os principais objetivos neste momento estavam voltados a estabelecer a integração nacional, criando uma rede de transportes fluviais e ferroviários que ligasse os diferentes pontos brasileiros. Também havia interesse em garantir a soberania e a defesa sobre as áreas de fronteira.

Desta forma, em 1835 o regente Feijó autorizou a construção de estradas de ferro para interligar a capital com Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. O resultado foi a proposição do chamado Plano Rebelo, em 1838, que previa 3 estradas reais que cruzassem o Brasil, entrando no Rio Grande do Sul por Vacaria e se dirigindo a Porto Alegre. Mesmo que se trate de um período anterior as discussões estabelecidas no Rio Grande do Sul, cabe menção por se tratar da primeira política de integração entre províncias referendada na bibliografia. O plano em questão possui avaliações diversas, e mesmo não tendo sido executado, alguns traçados executados posteriormente possuem semelhanças, o que pressupõe a sua consideração (Galvão, 1996; Portugal e Silva, 2020).





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Diversos outros planos, em geral elaborados por militares, foram apresentados ao Império após o de Rebelo. O engenheiro Ramos de Queiroz produziu dois planos, basicamente ferroviários, para o Império, datados de 1874 e 1882. O primeiro era mais conciso, ao passo que o segundo reconhecia mais núcleos urbanos e apresentava maior quilometragem. Considerava também uma maior conexão com o modal hidroviário, em especial no norte do país. Em relação ao Rio Grande do Sul, já eram considerados o tronco leste-oeste (em vias de ser construído naquele momento) e também prolongamentos até a fronteira oeste, possivelmente em decorrências das dificuldades percebidas durante a Guerra do Paraguai (Figura 1). Observa-se que havia, no Segundo Império, críticas relacionadas ao custo que sistema ferroviário geraria para a população. Frente a esta realidade, Ramos de Queiroz defendia que mais importante que ter os recursos para a construção das conexões, era garantir fluxo de mercadorias a partir do momento em que elas estivessem prontas (Galvão, 1996; Portugal e Silva, 2020).

Interessa considerar também que outros planos de integração foram desenvolvidos na época do 2º Império, como o de André Rebouças. Os planos elaborados por Honório Bicalho (Plano Bicalho), em 1881, e por Oliveira Bulhões (Plano Bulhões), em 1882, possuíam diversas semelhanças, como o uso da integração dos modais fluvial e ferroviário, além de estudos mais avançados sobre a forma de viabilizar a construção das vias. Este último, inclusive, propunha a competência do Império sobre as concessões, ou seja, uma centralidade legislativa (Figura 2). O último plano produzido no período imperial foi o do Ministro da Agricultura, Comércio e Obras da época, Rodrigo Augusto da Silva, em 1886, e consistia em dar continuidade a boa parte das estradas já em andamento e frear novas concessões. (Galvão, 1996; Portugal e Silva, 2020).



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

## Florianópolis (SC) – 2024



Figura 1– Segundo Plano de Ramos de Queiroz, de 1882, mostra as propostas de estrada de ferro para o Rio Grande do Sul. Fonte: Portugal e Silva, 2020.

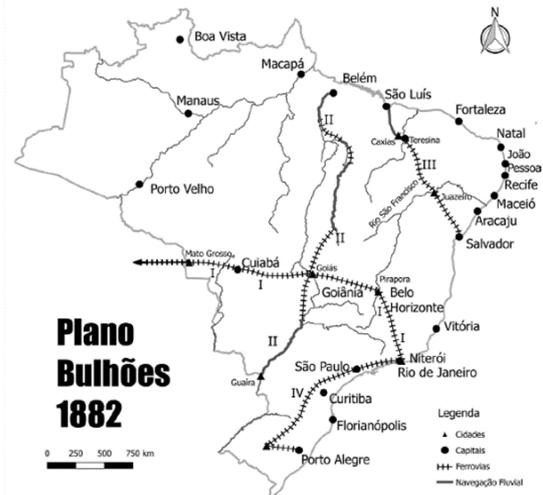


Figura 2–Plano Bulhões, de 1882, mostra as propostas de estrada de ferro para o Rio Grande do Sul. Fonte: Portugal e Silva, 2020.

### 4.2 Políticas públicas no Brasil República

A Proclamação da República, em 1889, exigiu diversos ajustes e alinhamentos legislativos e de responsabilidade entre o governo federal e os estaduais. As linhas férreas, que possuíam estas características de desenvolvimento da unidade federal, traspunham estados ligavam litoral com interior, enquadravam-se nestas categorias. Entre os atos legais que ajudaram a conformar a nova realidade, estava o Decreto 524/1890, indicava a competência exclusiva do governo federal para concessão de novas vias férreas. Como o recorte adotado para este texto está limitado ao ano de 1920, reconheceu-se duas políticas que auxiliaram na organização da rede viária brasileira, os chamados Plano da Comissão, de 1890, e o Plano de Viação Férrea, de 1912.



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

O primeiro plano republicano foi elaborado em 1890 pelos engenheiros General Jerônimo de Moraes Jardim, Alvaro Rodovalho Marcondes dos Reis, Edmundo Busch Varela, Júlio Horta Barbosa e José Gonçalves de Oliveira, e ficou conhecido como Plano da Comissão (figura 3). Entre suas premissas, estava o reconhecimento das bacias hidrográficas do país, como forma de facilitar conexões, e a complementação desse através das vias férreas. Ao avaliar a conexão entre sudeste e sul, o relatório apresentado estabelecia a conexão da via férrea Sorocabana com a linha Itararé (SP) – Santa Maria da Boca do Monte, tratando-a como o tronco sul (Brasil, 1973). O relatório também referia a rede do Rio Grande do Sul da seguinte forma:

Entroncando em Santa Maria da Boca do Monte, na E.F. de Porto Alegre a Uruguaiana, liga – se em seu extremo e por uma mesma estrada de um lado à fronteira Argentina e de outro à capital do Estado do Rio Grande do Sul. Pelos dois ramais já concedidos de Cruz Alta à foz do Ijuí e o de Pequeri, duas novas ligações serão estabelecidas com as nossas fronteiras, e ainda a outros pontos destas se ligará pelas linhas propostas agora pela comissão, de Cruz Alta ao Uruguai nas proximidades da foz do Piquiri-Guaçu , e de Guarapuava à foz do Iguaçu. (Plano da Comissão, 1890, apud Brasil, 1973)

O Plano de Viação Férrea, de 1912, por sua vez, surgiu a partir do Decreto 9.521/1912, do presidente Hermes da Fonseca. A preocupação deste plano era agir na área da Bacia do Rio Amazonas, em atenção a economia da borracha e do Território do Acre. Sua abrangência, portanto, era mais restrita ao norte do país, não gerando interferências na região sul (Brasil, 1973).



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024



Figura 3–Plano da Comissão, de 1890 mostra as propostas de estrada de ferro para o Rio Grande do Sul. Fonte: (Brasil, 1973)

## 4.3 Políticas públicas no Rio Grande do Sul Império

As discussões sobre planos e políticas públicas, relacionadas a ferrovias, produzidas a partir da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul surgem oficialmente a partir do ano de 1866. Para compreender tal situação, contudo, é necessário antes analisar o processo de colonização que estava ocorrendo na província, naquele tempo.

Em 1788, instalou-se na área de São Leopoldo a Real Feitoria do Linho Cânhamo, indústria pública que produzia cordoalhas e tinha como principal comprador a Marinha portuguesa. Este local, assim como outras áreas do vale do Rio dos Sinos, foram também as escolhidas para receber as colônias de imigrantes alemães. O modelo de ocupação era completamente distinto do usado na campanha,



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

baseado em grandes propriedades. Havia uma pretensão do governo imperial de consolidar os limites do Brasil, usando, para tanto, imigrantes que fossem se fixar a área. Os alemães também foram destinados para as escarpas da serra, estabelecendo-se e produzindo alimentos e insumos que viriam a atender as demandas de Porto Alegre e mesmo do mercado nacional. Os produtos eram escoados para a capital da província por meio fluvial, que passou a se tornar um entrave, frente as limitações que tal transporte oferecia. A incapacidade do transporte fluvial atender as demandas dos alemães e também dos beneficiários dos produtos, em Porto Alegre, ganha pauta nas discussões da Assembleia Provincial, que passava a perceber o transporte ferroviário como uma alternativa mais rápida e inovadora para conectar essas áreas. A consequência foi a abertura de uma concorrência pública, em 1866, para a construção de uma estrada de ferro entre a colônia alemã e Porto Alegre (Dias, 1986, p.47-52).

Após um período de discussões e ajustes no termo contratual, a *The Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Railroad Company Limited*, através de John Mac Ginity, é escolhida para a construção. A construção iniciou em 26/11/1871, partindo de São Leopoldo para Porto Alegre. Este trecho foi findado em 1874, e em 1876 foi findada a extensão até Novo Hamburgo. A operação desta estrada pelo capital inglês ocorreu até 1905, quando foi encampada pelo governo estadual. Vale observar que tratou-se de uma estrada com fins basicamente comerciais, que encurtou prazos e custos para seus usuários. Por outro lado, mostrou-se deficitária (a partir dos relatórios da empresa), realidade que seria novamente percebida, posteriormente, em outras estradas gaúchas. Ainda, mostrou a força do capital inglês, já em plena revolução industrial, que forneceu o material para a construção de toda a estrada. Foi a primeira experiência do governo e população gaúcha com as ferrovias (Dias, 1986).





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

De maneira diversa à estrada pioneira da província, com viés comercial, em 1872 foi apresentada ao governo imperial uma proposta para um sistema de estradas de ferro pelo engenheiro José Ewbank da Câmara, cunhada em premissas estratégicas de defesa militar. Tratava-se de um projeto avaliado por importantes expoentes militares do sul, conhecedores das batalhas enfrentadas pelo Império. O chamado Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas (figura 4) implicava em uma mudança na lógica de organização previamente posta pela Porto Alegre -São Leopoldo, pois partia de uma macrodefinição para então definir os traçados prioritários.

O sistema de vias estava estruturado a partir de um tronco principal, Leste-Oeste, que partiria de Porto Alegre, passando por São Gabriel e chegando em Uruguaiana, e de um outro, partido do litoral, Rio Grande, e chegando ao centro da província, em São Gabriel, depois de passar por Pelotas e Bagé. Previa-se ainda um ramal que partiria de São Gabriel rumo a Cruz Alta, passando por Santa Maria. São Gabriel atuaria como ponto nodal central deste traçado, devido as suas instalações militares preexistentes. Havia também a previsão de conexões com as fronteiras, pois além de Uruguaiana, fronteira com Argentina, havia um ramal que chegaria em Santana do Livramento, limite com o Uruguai. Interessa observar que as próprias avaliações do autor indicavam que a estrada seria deficitária em termos econômicos, dada a falta de população inicial no entorno dos trilhos, contudo fortalecia o cuidado com as defesas militares e também com o contrabando, prática comum de evasão de produtos, devido as diferenças alfandegárias.

Em 1873, através do Decreto Imperial nº 5.500, é aprovado o contrato para estudos sobre a Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana. A legislação previa a possibilidade da via passar por São Gabriel ou Santa Maria, já que havia dúvidas em





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

relação a melhor exequibilidade do traçado. Os relatórios finais apresentados em resposta ao decreto apontaram o melhor traçado por Santa Maria e também iniciando na margem direita do rio Taquari, com mudança para o modal fluvial, para chegar em Porto Alegre. Esse relatório também apresentou a mudança de conexão com o ramal sul para Cacequi, ao invés de São Gabriel. Em 1875, o projeto foi entregue, finalizado. Mesmo que a pretensão fosse de abrir uma concorrência geral para execução em 1876, apenas no ano seguinte a estrada começou a ser construída, na margem do rio Taquari, através de empreitadas parciais, rumo a Santa Maria. Em 1883 os trilhos chegaram a Cachoeira e, em 1885, a Santa Maria. Esta estrada operou de forma pública até ser entregue para uma empresa belga em 1897 (Dias, 1986).

Outra estrada que se tentou desde cedo viabilizar foi a que conectaria Rio Grande a Candiota, com vistas a extração de carvão mineral, em 1867. Mesmo que tal projeto não tenha sido levado adiante, mais tarde, em 1873, através do plano geral de Ewbank, a linha que conectaria Rio Grande a Alegrete, passando por Pelotas e Bagé, foi repassada a Higino Correa Leão (chamado de Tronco Sul). Em 1876, os estudos foram concluídos, prevendo o prolongamento da estrada até Cacequi, ponto de entroncamento com o tronco Porto Alegre-Uruguaiana. De toda forma, sua execução foi preterida. Em 1884, já funcionava o trecho Rio Grande – Pelotas – Bagé, viabilizando com que o gado fosse transformado em charque e enviado ao centro do país através do porto. Em 1877, também iniciava-se a construção de uma outra estrada, de capital inglês, para conectar a margem direita do rio Quarai com a Vila de Itaqui, passando por Uruguaiana, o que seria a Estrada de Ferro Barra do Quarai – Itaqui. Tal estrada, posteriormente seria prolongada até São Borja (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado, 2002).



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Ao apagar das luzes do período imperial, através do Decreto 10.432, de 09/11/1889, foi concedido ao Eng. João Teixeira Soares o direito de construção de uma estrada que se iniciasse na divisa entre Paraná e São Paulo, no rio Itararé, até a cidade de Santa Maria (RS). No Rio Grande do Sul, seria chamada de Estrada de Ferro Santa Maria – Marcelino Ramos. Também em 1889, foi autorizada a abertura de concorrência para a construção de um prolongamento, ligando Bagé a Cacequi, para interligar o tronco principal com o tronco sul (Dias, 1986; Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado, 2002).

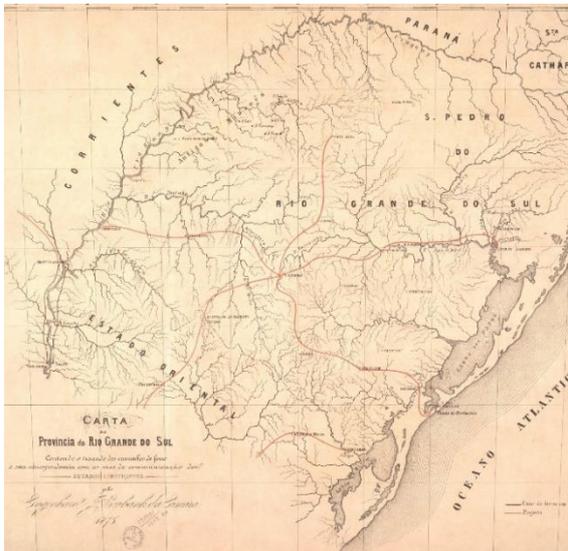


Figura 4 – mapa do Projeto Geral de Viação Férrea, de 1875, mostra o traçado proposto com Ewbank para a província do Rio Grande do Sul (em vermelho). Fonte: acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1875.

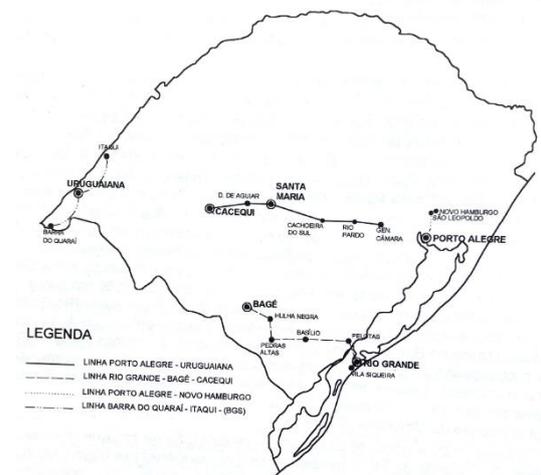


Figura 5 – Ferrovias no Rio Grande do Sul, ao final do período imperial (1889). Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado, 2002, alterado.

Como pode-se perceber através deste recorrido, os cerca de 23 anos que separaram o início da discussão sobre ferrovias no Rio Grande do Sul e o fim do



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

período imperial foram marcados por diversas iniciativas de instalação de trechos de linhas férreas, que seriam também os principais eixos da malha que ainda hoje é percebida no estado. O período republicano, que se inicia em 1889, mostrará a continuidade de alguns compromissos e percursos já firmados, mas também algumas mudanças de posicionamento quanto as concessões das ferrovias (Figura 5).

## 4.4 Políticas públicas no Rio Grande do Sul República

O início do período republicano brasileiro, com a instituição do estado do Rio Grande do Sul, parece não ter interrompido iniciativas relacionadas a mobilidade através de modais ferroviários, no Rio Grande do Sul. Como a gestão da construção e operação dos trechos estavam na mão de grupos distintos, percebe-se uma continuidade do processo. O tronco principal, Porto Alegre-Uruguaiana, seria estendido até Cacequi em 1891, contudo a finalização, até a fronteira, ocorreria apenas no ano de 1907, após uma série de contratemplos e alterações na responsabilidade de sua execução. Todavia, com mais da metade do traçado em uso, já era possível o incremento no transporte de cargas e pessoas. Já o trecho concedido em 1889 para a construção rumo ao norte do estado, de Santa Maria a Marcelino Ramos, teve o direito de construção transferido em partes para a empresa belga *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien*. Partindo de Santa Maria, inaugurou-se o primeiro trecho até Cruz Alta em 1894, o segundo até Passo Fundo em 1898 e, em 1910, os trilhos chegavam à fronteira norte, junto ao rio Uruguai.

Contudo, o período entre 1893 e 1895 foi inquieto para o estado, devido a Revolução Federalista. As ferrovias já funcionais naquele tempo foram essenciais para a mobilidade de tropas aliadas ao governo, o que reforçava o seu caráter estratégico. O período posterior à Revolução Federalista foi de estabelecimento do





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Partido Republicano Riograndense na gestão do estado, com princípios relacionados ao positivismo, como já abordado anteriormente. Inicialmente sob o governo de Júlio de Castilhos, posteriormente Borges de Medeiros e outros, houve uma continuidade governamental até 1937, que acabou por permitir que diversas premissas caras ao PRR fossem implantadas. Cabe aqui trazer um recorte do Programa de governo do PRR, em que alguns objetivos permitem transparecer a postura que seria adotada, especialmente sobre a importância dos transportes, o incentivo as áreas rurais e ainda o papel do governo, ao prover os elementos básicos para o desenvolvimento da sociedade: “ A) Animar o desenvolvimento da agricultura, criação e indústrias rurais; B) Promover os meios de transporte; (...) J) Protecionismo: proteção as indústrias do país; (...) N) Concorrência pública para os serviços de obras do Estado, sempre que for possível.” (Osório, 1930, apud Kliemann, 1977, p. 209)

Também interessa compreender que possivelmente os governantes do PRR não vissem as ferrovias nas mãos da iniciativa privada e estrangeira com bons olhos. Todavia, ainda em 1898, as estradas federais do RS, em especial a Porto Alegre – Uruguaiana, seriam repassadas para a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fér au Brésil*. Em 1905, praticamente todo o resto da malha ferroviária do RS teria o mesmo fim, concessão para a Auxiliaire, que teria o controle sobre os trilhos gaúchos (a exceção foi a GBS). Além das questões de ordem estratégica, já mencionadas anteriormente, Kliemann (1977, p.160) levanta e confirma as hipóteses de que havia interesse e pressão por parte das classes econômicas para que os problemas de transporte fossem sanados no estado, assim como de que havia interesse, por razões econômicas, ideológicas e políticas para a construção e bom funcionamento das ferrovias.





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Em 1905, Borges de Medeiros, Presidente do Estado, em carta à Assembleia dos Representantes, informava do arrendamento das ferrovias do Estado para a *Auxiliaire*, com previsão de extensões na rede, e a soma, ao final de 3 anos, de 2.000 km de estradas. Apesar de não haver uma posição política clara em relação ao arrendamento, avaliava-se como positiva a unificação das linhas sob apenas uma tutela. A partir da concessão, a *Compagnie* preocupou-se com a reformulação do traçado, construção de novos ramais, reposição do material fixo e rodante e, também, para a mudança do capital da empresa. De 1905 a 1910, somavam-se queixas no Estado quanto a qualidade dos serviços prestados pela *Compagnie*. Os altos valores cobrados de passagens tinham respaldo nos contratos, redigidos em desabono ao governo estadual. A unificação da administração das diferentes concessionárias em 1905, em Santa Maria, também gerou descontentamentos para as antigas sedes. Em 1910, surgiu a proposta de aumentar as concessões, com novas linhas. Neste momento, aumentaram os descontentamentos, que gerariam a mudança no contrato de concessão, em 1911, tomada a par por Carlos Barbosa. A luta pelo rebaixamento das tarifas foi a primeira ação concreta da política governamental do RS em relação aos problemas ferroviários (Kliemann, 1977, p. 174).

Em 1913, 70% das ações da *Compagnie* são repassadas para a Brazil Railway, ligada ao Sindicato Farquhar, que possuía muitas outras empresas de infraestrutura e transportes no Brasil. Os valores de receitas da *Compagnie*, a partir de então, eram enviados para pagar os acionistas ligados a esse sindicato. Com a Primeira Guerra Mundial, o Sindicato Farquhar caiu em descrédito e apresentou dificuldades para manter a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Os acidentes e atrasos aumentaram muito, devido ao não reinvestimento de recursos no Rio Grande do Sul. O tamanho da crise não permitiu a reversão da insatisfação de trabalhadores, comerciantes e





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

industriários. O período guerra também gerou interferências relevantes na dinâmica das políticas públicas voltadas para as ferrovias. Se por um lado havia um aumento de demanda por produtos, o material de origem externa tinha problemas de importação, então preocupada com insumos para o conflito.

Em 1917, os ferroviários entraram em greve, mais de uma vez, sendo seguidos por outros setores de trabalhadores do estado. A greve iniciou por Santa Maria. Na segunda greve, de outubro de 1917, houve violência, com guerrilhas e mortos pelo estado. A longa duração da greve acabou por envolver também governos estadual e federal, também a polícia e a brigada militar. Ao final, este movimento acabou por mostrar a deterioração da rede ferroviária naquele momento, e abreviou a ação de estatização das ferrovias.

Em 1919, houve novo aumento de tarifas pela Compagnie, agora já sem a Brazil Railway, e se mantinha a má qualidade de serviços prestados. Os atrasos e a má qualidade dos serviços prestados gerou situações de perdas para o mercado do arroz e dos produtos vinícolas. O combustível era limitado para movimentar as máquinas. Já a conexão até Itararé e também com a Ferrovia Sorocabana foram interrompidos, devido aos atrasos frequentes que a Compagnie mostrava. Em consequência destes eventos, em 18 de junho de 1920 foi publicado o decreto de encampação da rede ferroviária gaúcha pelo governo federal e em 12 de julho do mesmo ano, a transferência da mesma ao governo do estado do Rio Grande do Sul (figura 6). (Kliemann, 1977)



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

## Florianópolis (SC) – 2024



Figura 6 – mapa das ferrovias no momento da encampação pela VFRGS, em 1920. Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado, 2002.

## 5 Considerações Finais

O processo de implantação do modal ferroviário no Rio Grande do Sul ocorreu por ação de diversos atores, entes públicos e privados, nacionais e internacionais, gerando uma rede complexa, onde fatores de ordem estratégica e comercial orientaram determinados momentos, ao passo que verticalidades de mais de uma esfera também foram decisivas. O período que foi analisado aqui trata desde as primeiras discussões sobre o uso do modal, nas esferas imperial e provincial, até o momento em que o governo estadual assume a gestão de uma rede de estradas construídas tanto pelo poder público como pela iniciativa privada internacional, em 1920. Na esfera nacional, a grande quantidade de planos apresentados, em especial no período do Segundo Império, mostrava ainda incertezas sobre o modal mais adequado, assim como os percursos a percorrer, em especial enquanto o modal fluvial ainda era considerado para organizar o Rio Grande do Sul. Apenas quando o



# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

modal ferroviário assume o protagonismo nos planos nacionais é que se percebe traçados um pouco mais próximos aos que realmente foram executados posteriormente. Percebe-se que os planos nacionais que foram criados em período posterior a proposta elaborada por Ewbank para o Rio Grande do Sul o ignoraram. Os produzidos no final de 1800 apenas validaram trechos já construídos ou em construção, o que levanta dúvidas uma unidade de entendimento da realidade posta. Por outro lado, mesmo que a concessão de ferrovias fosse uma atribuição do Império, as linhas que foram sendo construídas no Rio Grande do Sul atendiam ao projeto lançado, o que mostra certa sensibilidade ou adequação das premissas quando eram realmente validadas. Faz-se necessário também considerar o papel do PRR após o período da Revolução Federalista. Como pode ser percebido pela comparação entre as figuras 5 e 6, há um considerável aumento na quantidade de trilhos, mesmo que estivessem em mau estado quando da encampação pelo governo federal e repasse ao governo do estado. Em 1920, os trilhos cruzavam o Rio Grande do Sul de leste a oeste e de norte a sul, cumprindo, portanto, funções econômicas e estratégicas de defesa territorial. Por fim, vale compreender que, mesmo com objetivos estratégicos, os traçados lançados no plano de Ewbank trouxeram consequências permanente e definidoras para o futuro do RS em termos comerciais, pois qualificaram o contato do interior com os portos e também com os outros estados, além de reduzir muito o tempo das viagens que eram praticadas e aumentar muito a quantidade de cargas passível de ser movimentada.

## Referências

AMAYO, E. A Guerra do Paraguai em perspectiva histórica. **Estudos Avançados**, v. 9, n. 24, 1995.





# Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

BASILE, M. Revoltas regenciais na Corte: o movimento de 17 de abril de 1832. **Anos 90**, v. 11, n. 19, 2004.

BRASIL. **Planos de Viação. Evolução histórica (1808-1973)**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1973.

BUARQUE, S. B. de. **História Geral da Civilização Brasileira. Tomo II. O Brasil monárquico. vol. 7: do Império à República**. 7 ed. ed. [s.l.: s.n.]. v. 7

CAVALCANTI, Flávio. **Plano Rodrigo Augusto da Silva**. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferrovirios/1886-Plano-Rodrigo-Silva.shtml>. Acesso em 28/02/2024.

DIAS, J. R. de S. **Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil meridional**. São Paulo: Editora Rios, 1986.

DORATIOTO, F. **Maldita Guerra: nova história da Guerra do Paraguai**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

FAUSTO, B. **Historia Geral da Civilização Brasileira. Vol. III: O Brasil Republicano: Estrutura de Poder e Economia, 1889-1930**. 8 ed. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. v. 8

GALVÃO, O. J. DE A. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no brasil — uma perspectiva histórica. **Planejamento e Políticas Públicas**, n. 13, 1996.

HERRLEIN JR., R. **Rio Grande do Sul 1889-1930: Um outro capitalismo no Brasil meridional**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2000.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO. **Patrimônio ferroviário do Rio Grande do Sul: inventário das estações 1874-1959**. Porto Alegre: IPHAE, 2002.

KLIEMANN, L. H. S. A Ferrovia Gaúcha e as Diretrizes de “Ordem e Progresso” - 1905-1920. **Estudos Ibero-Americanos**, v. 3, n. 2, 1977.

KÜHN, F. **Breve História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Leitura XXI, 2004.

PORTUGAL, R.; SILVA, S. A. DA. **História das Políticas Regionais no Brasil**. Brasília: IPEA, 2020.

PRADO JR., C. **Evolução Política do Brasil - Colônia e Império**. 16. ed. [s.l.] Brasiliense, 1986.

