

## A QUESTÃO FERROVIÁRIA NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

\* RAFAELA JANICE ZILLMER

\*\* ANTONIO FRANCISCO GUERREIRO ZIBORDI

### 1. INTRODUÇÃO

A intervenção do homem no espaço geográfico, impondo-lhe nova fisionomia, está estreitamente ligada ao estágio tecnológico por ele alcançado e aos benefícios obtidos pela aplicação desses conhecimentos.

A implantação das ferrovias seguiu-se à descoberta do uso da energia a vapor, aproveitada como o melhor suporte tecnológico nas locomotivas. Constituído-se no mais importante evento do século passado, a ferrovia foi um dos principais suportes da Revolução Industrial, que requeria um tipo de transporte mais rápido para a circulação das mercadorias. Introduziu-se, assim, uma nova perspectiva na organização do espaço. Dessa forma, a expansão das ferrovias encontrou justificativas sócio-econômicas num período em que o processo de industrialização já começava a apresentar crescimento acelerado.

Não tardou que esse novo meio de transporte se

---

\* Licenciada em Geografia pela UFSM

\*\* Professor do Departamento de Geociências - UFSM (Santa Maria - RS)

expandisse e fosse implantado largamente em vários pontos do espaço mundial.

O Brasil Imperial não teve um comportamento diferente, apesar das grandes dificuldades para a implantação dos trilhos no País. Assim, as condições favoráveis para a instalação de vias férreas no Brasil somente surgiram a partir de 1850, ano em que foi assinada a Lei Eusébio de Queirós, que proibia o tráfico de escravos. Com isso, os capitais nacionais, que até o momento eram aplicados no setor escravagista, passaram a se tornar disponíveis para outras finalidades, gerando o acúmulo necessário para a aplicação em obras da administração pública.

O grande desenvolvimento ferroviário brasileiro do século passado e início deste ocorreu com a expansão da cafeicultura. As ferrovias no Brasil foram construídas, inicialmente, para servirem as áreas agrícolas. Posteriormente o foram para atender as áreas mineradoras e de criação de gado. Dessa forma, a ferrovia teve um papel pioneiro, exercendo, por muito tempo, o quase completo monopólio na movimentação de cargas e pessoas.

Entretanto, com o surgimento do motor a explosão e a construção das primeiras estradas de rodagem, a ferrovia passou a sentir a influência daqueles que, em pouco tempo, se constituíram nos seus mais fortes concorrentes: o ônibus e o caminhão.

Esse fato teve repercussão no Brasil com a vertiginosa expansão e melhoria do sistema rodoviário nacional, setor para onde têm sido canalizadas grandes somas de recursos por parte dos poderes públicos.

Acompanhando as políticas governamentais, as ferrovias tiveram o seu auge e o seu declínio no território gaúcho, conforme será exposto neste trabalho.

## 2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este trabalho teve por objetivo geral analisar a evolução das ferrovias no Estado do Rio Grande do Sul e seus reflexos para o desenvolvimento da cidade de Santa Maria.

O procedimento metodológico utilizado na investigação contou com apoio bibliográfico referente ao assunto e com dados fornecidos pela Superintendência Adjunta de Planejamento - Unidade de Estatística (Porto Alegre), Subunidade de Estações, Pátios e Terminais e Biblioteca do Segundo Distrito de Produção (Santa Maria), órgãos da Rede Ferroviária Federal S.A.

Com as informações coletadas, procurou-se analisar a importância das ferrovias para o Estado do Rio Grande do Sul, visando-se aos seguintes objetivos específicos:

- salientar as influências políticas que determinaram a instalação das ferrovias no Estado;
- determinar os fatores econômicos que influenciaram no traçado das ferrovias;
- determinar as consequências da implantação das ferrovias para a organização do espaço gaúcho.

## O RIO GRANDE DO SUL NA FASE ANTERIOR À IMPLANTAÇÃO DAS FERROVIAS

O Rio Grande do Sul integrou-se tardiamente ao restante do Brasil colonial, pois as suas terras foram as últimas a serem incorporadas ao domínio português na América. No início do século XVI, expedições litorâneas de exploração e comércio do pau-brasil chegaram até o litoral do extremo sul do País, caracterizando a fase pré-colonizadora. Dessas expedições resultaram registros e descrições da costa gaúcha, assim como a generalização do nome "Rio Grande de São Pedro" para a área. Entretanto a costa retilínea e de difícil acesso, percorrida pelos lusitanos, permaneceu inexplorada por mais de um século, devido não só às dificuldades de acesso, como também à falta de riquezas que despertassem a atenção da Metrópole portuguesa.

Desvinculado da agricultura colonial de exportação, diretamente voltada para o mercado internacional, e não possuindo atrativos econômicos capazes de tornar possível a produção direta para ser acumulada na Metrópole, o Rio Grande do Sul ficou à margem dos interesses da Coroa Portuguesa. Daí a sua integração econômica tardia. (PESAVENTO, 1982:7-8)

Enfrentando sérias dificuldades econômicas e com seu império colonial reduzido, face a concessões feitas a espanhóis e holandeses, Portugal voltou-se para o Brasil, que se tornou a base de sustentação do Reino. Objetivando lucrar mais com a exploração de sua colônia, a atenção portuguesa recaiu para a área do extremo sul do País, mais especificamente a região do Prata, ponto de atração pela sua importância estratégica.

As pressões sobre a Coroa, reivindicando a fundação

de um estabelecimento português no Prata foram grandes por parte dos comerciantes lusos, que já tinham interesses consolidados na área. Além disso, interessava também estender o domínio português àquelas imediações.

Disso resultou a fundação da Colônia do Sacramento, à margem esquerda do estuário do Prata, motivo de constantes atritos com a Espanha. Várias vezes cercado, tomado e reconquistado, esse núcleo português representava interesse estratégico-militar na conservação da área e defesa das terras do extremo sul. Economicamente, além da preservação do vantajoso comércio ilícito, a existência da Colônia do Sacramento possibilitou que os portugueses tivessem acesso às imensas reservas de gado da "Vacaria del Mar". (PESAVENTO, 1982:10)

Os jesuítas espanhóis foram os primeiros europeus a se fixarem em território gaúcho, sendo os responsáveis pela introdução do gado e a formação de grandes rebanhos, favorecidos pelas excelentes condições naturais. Enquanto paulistas e lagunistas interessavam-se em prear o gado xucro, para levá-lo até a zona mineradora e abastecer as Gerais, a perspectiva da Coroa orientava-se para o povoamento das terras ao sul de São Vicente até Sacramento. O Rio Grande, no caso, apresentava-se como possuidor de uma função estratégica, servindo de ponto de apoio para a conservação do domínio luso no Prata. (PESAVENTO, 1982:13)

No decorrer do século XVII, verificaram-se as primeiras tentativas de povoamento contínuo em direção ao sul. O Império Português percebeu a conveniência do empreendimento colonizador na porção mais meridional do atual território

brasileiro, já que essa parte estava sujeita ao constante ataque dos espanhóis estabelecidos na banda oriental do rio Uruguai. Os espanhóis, aliás, também cobiçavam as terras que se estendiam desde a margem setentrional do Rio da Prata até as imediações de Laguna, em Santa Catarina, numa tentativa de dominar o Estuário.

Paralelamente ao processo de apropriação econômica da terra (a preia do gado xucro), continuavam as controvérsias em torno da Colônia do Sacramento, aumentando as dificuldades de conservá-la sob o domínio luso.

Em 1706, aproveitando-se do conflito europeu da Guerra da Sucessão Espanhola, os castelhanos invadiram e ocuparam Sacramento até 1715, quando, pelo Tratado de Utrecht, a devolveram para Portugal.

Face a essa situação, evidenciou-se para Portugal a necessidade de tomar posse, oficialmente, do território compreendido entre o Prata e Laguna. Para consolidar seu domínio na área e preservar o comércio na região, os portugueses fundaram, em 1737, a fortaleza-presídio de Jesus-Maria-José, núcleo das primeiras medidas de organização espacial do futuro Estado do Rio Grande do Sul. Ao mesmo tempo em que se convertia em posto de caráter militar, a futura cidade do Rio Grande representava uma garantia para a manutenção do comércio do gado. (PESAVENTO, 1982:20)

O Rio Grande de São Pedro crescia e adquiria importância comercial e militar, o que levou o governo da Metrópole a criar, em julho de 1747, a vila do Rio Grande de São Pedro.

Todavia os desentendimentos entre as duas monarquias

ibéricas em torno do sul da América prosseguiriam. Em 1750, foi firmado entre as duas nações o Tratado de Madrid, que determinava a entrega da Colônia do Sacramento aos espanhóis, enquanto Portugal receberia os Sete Povos das Missões. Uma comissão formada por técnicos das duas Coroas ficou encarregada da demarcação dos limites. (PESAVENTO, 1982:21) A assinatura do Tratado definia a configuração geográfica do Brasil, além de consagrar ao Direito Internacional o princípio do "uti possidetis", ou o direito de posse pela conquista. (SCHMITT, 1985:59)

A crescente importância estratégica da área fez com que Portugal a elevasse, em 1760, à condição de capitania - a "Capitania do Rio Grande de São Pedro" - desvinculada de Santa Catarina, com sede em Rio Grande e subordinada diretamente ao Rio de Janeiro.

Os primeiros colonizadores aqui chegados no século XVIII fizeram antes uma ocupação militar das terras, visando garantir a soberania lusitana em território gaúcho. Sentindo a necessidade de povoar as terras meridionais de modo a concretizar a sua posse definitiva, o rei de Portugal lançou um edital convidando casais açorianos a se transferirem para o Brasil, oferecendo-lhes propostas vantajosas. Esses açorianos estavam destinados a povoar a zona das Missões, que, por direito, caberia a Portugal.

Chegando em grandes levadas a partir de 1752, os açorianos foram distribuídos pelo Porto de Viamão e às margens do Jacuí, não recebendo terras de imediato. Deveriam, entre outras coisas, dar início a uma economia de subsistência, que abastecesse as tropas sediadas no Rio Grande do Sul. Entretanto esses colonos

pouco ou nada puderam contribuir para o desenvolvimento das terras gaúchas, pois foram deixados à mercê da própria sorte. O constante estado de guerra entre as duas monarquias transformava a maior parte do território em campo de batalha, e a pecuária aí realizada era destinada à criação de cavalos para montaria. Somente a partir de 1764 foram cumpridas as promessas da Coroa, concedendo-se aos açorianos uma data (372 ha), a fim de que comesçassem, através de uma agricultura com base em mão-de-obra familiar, a suprir as necessidades de subsistência da colônia.

Diante desse quadro de disputas, em 1777 foi assinado o Tratado de Santo Ildefonso entre Portugal e Espanha. Aproveitando-se de um momento de fraqueza de Portugal - decadência das minas, conjugada com a morte de D. José I e a queda do Ministro Pombal - a Espanha impôs ao Reino a perda de Sacramento e das Missões, estabelecendo que, em troca, Portugal recuperaria Santa Catarina, então nas mãos dos espanhóis. Entre as possessões de ambas as nações, seria criada uma área neutra - os Campos Neutrais - entre a Lagoa Mangueira e a Lagoa Mirim e a costa marítima. (PESAVENTO, 1982:16)

Os últimos decênios do século XVIII encontraram o território gaúcho em constante estado de guerra. Consequentemente, as plantações e os rebanhos ficaram em completo abandono, uma vez que a mão-de-obra válida era absorvida no serviço das armas. O permanente estado de alerta determinava a militarização da sociedade, onde todo homem válido era um soldado em potencial.

Foi a partir de 1801 que os conflitos de fronteiras, responsáveis pelo atraso da integração do Rio Grande do Sul ao restante do Brasil colonial, começaram a diminuir. Essa época

marcou a cessação de hostilidades entre portugueses e espanhóis, tomando a Província a atual configuração geográfica do Estado do Rio Grande do Sul.

A importância da área crescera de tal forma que, em 1807, perdendo a dependência do Rio de Janeiro, o Rio Grande foi promovido a "Capitania Geral", passando seu território à subordinação direta do Vice-Rei do Brasil.

Diante desse novo quadro, com a posse da terra assegurada e os limites geográficos definidos, o Rio Grande do Sul começou a receber levas de imigrantes alemães, que foram se estabelecendo como pequenos proprietários. Chegando a solo gaúcho a partir de 1824, esses colonos foram sendo fixados na então Colônia de São Leopoldo, junto à Real Feitoria do Linho Cânhamo, localizada no Vale do Rio dos Sinos.

Essa segunda tentativa de povoamento iniciou-se com uma finalidade econômica definida. Ao contrário do que ocorrera com os açorianos no século anterior, os alemães, nessa ocasião, não encontraram um meio rude e desprovido de recursos, nem esperaram anos contínuos para verem cumpridas as promessas da Coroa Portuguesa, pois receberam boas terras, instrumentos de trabalho e vistas atentas da administração. Entretanto, desde a sua chegada até mais ou menos 1840, os imigrantes puderam apenas sobreviver às custas de uma agricultura de subsistência. Praticavam a policultura, empregando mão-de-obra familiar e de agregados. As colônias que prosperaram foram as de melhor localização, no tocante às facilidades de escoamento do excedente da produção, o que lhe possibilitava fazer chegar seus produtos até o centro

urbano mais próximo.

Ocupando um dos polos mais importantes da Província, os alemães dispunham do barco a vapor como única opção de transporte, num percurso que oferecia grandes dificuldades. O Rio dos Sinos não era de fácil navegação, com trechos demasiadamente estreitos e curso sinuoso, cujo leito era obstruído por materiais que caíam em suas águas. Além disso, os passageiros dos barcos temiam o ataque dos animais selvagens.

Foi nesse momento que a ferrovia veio a ser instalada como um empreendimento destinado a ligar a capital da Província à próspera região de São Leopoldo, no Vale do Rio dos Sinos, oferecendo um serviço rápido, econômico e seguro.

Medindo 43,426 km e inaugurada em 14 de abril de 1874, a estrada não ficou totalmente construída, entrando em tráfego permanente a partir de 1º de janeiro de 1876, quando começou a operar com transporte de passageiros (CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL, s/d: 17). A partir de então, as ferrovias foram se estendendo por todo o território do Estado, organizando o espaço gaúcho e transformando-o de acordo com os interesses do Governo Imperial.

#### 4. A FERROVIA NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

A rede ferroviária gaúcha teve suas origens na segunda metade do século passado, quando foi esboçado, pela primeira vez, um plano sistemático para a implantação de estradas de ferro na

então Província do Rio Grande de São Pedro.

Em 1870, a Diretoria da Praça do Comércio da Capital respondeu ao Ofício da Porto Alegre New Hamburg sobre benefícios que o setor comercial obteria com o estabelecimento de uma estrada de ferro na região.

Conforme o CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL (s/d: 24-27), o Ofício dizia o seguinte:

"O estabelecimento de uma estrada de ferro dessa cidade ao centro do município de São Leopoldo com suas ramificações futuras, deixa de ser uma obra simplesmente de utilidade pública, para se tornar uma empreza comercial de futuro. Assim, a grande quantidade de produtos agrícolas que se perdem no lugar mesmo donde são colhidos ou que são vendidos lá por menos da importância do frete, isto em razão do alto preço do transporte, que se torna oneroso por cauza das longitudes dos caminhos, faz com que muitas vezes conduzidos não obstante para esta Capital o gênero seja vendido por preço que apenas paga o transporte de viação... Assim a estrada de ferro levando a facilidade do transporte aos centros colloniaes como esta projectado, fazendo desaparecer a dificuldade, a carestia e a demora na conducção, não só anima os actuais agricultores, como o coroa a novos, principalmente na indústria agrícola que já é a primeira fonte de riqueza de nossa Província..."

Em resposta ao Documento redigido pela Praça do Comércio da Capital, os empresários britânicos fizeram, a 26 de novembro de 1871, o lançamento da pedra fundamental que inaugurou os trabalhos da primeira estrada de ferro com que foi dotada a Província do Rio Grande de São Pedro, ligando São Leopoldo a Porto Alegre.

Entretanto, os altos custos dos estudos, construção e

exploração de uma estrada de ferro obrigava os investidores a aplicarem seus capitais em regiões que, rapidamente e com renda assegurada, viessem remunerar os investimentos realizados.

Assim, Porto Alegre, Capital da Província, e a cidade do Rio Grande foram os pontos principais de convergência das ferrovias aqui implantadas, por razões eminentemente econômicas: Porto Alegre, pela densidade populacional, necessitada de abastecimento pelas colônias que praticavam a policultura, e Rio Grande, por ser o único porto marítimo recebedor e exportador de mercadorias.

Lançar ferrovias em plena Campanha e levar a civilização através do trem certamente não foi o princípio que norteou a construção de estradas de ferro no Rio Grande de São Pedro, pois, no dizer de TAIANI (1923: V. XXV):

" A construcção de uma via de comunicação que não apresenta economicamente vantajosa deve ser naturalmente evitada, a menos que nos seja imposta por motivos e razões políticas (exigências militares, segurança pública...) porque o seu estabelecimento nos leva a um consumo de riquezas, destruindo uma quantidade de bens superior àquella que crêa."

Segundo DIAS (1986: 33-34), o projeto elaborado em 1872 por J. Ewbank da Câmara consistia na construção de uma rede ferroviária que pudesse satisfazer às necessidades estratégicas, políticas e econômicas do Rio Grande do Sul e do Império. Esse projeto de redes férreas apresentava como centros irradiadores São Gabriel e Alegrete. O primeiro já era, na época, um tradicional núcleo militar ligado a vários pontos do Rio Grande do Sul por caminhos e estradas. Com posição geográfica privilegiada, não estava tão próximo da fronteira a ponto de ficar

desguarnecido e isolado, nem tampouco tão distante que não pudesse proteger destacamentos militares mais avançados. Dessa forma, optou-se por São Gabriel para ser o entrocamento da artéria Principal com a linha Sul, de onde partiriam o ramal de Santana do Livramento e a linha do Noroeste. Distante da fronteira uruguaia em mais de 200 km, ligando-se à Capital com a facilidade pelas vias fluviais representadas pelos rios Vacacaí e Jacuí, São Gabriel era também ponto intermediário entre Porto Alegre e, as estratégicas localidades da fronteira: São Borja e Itaqui, o que dava àquela cidade o caráter de centro bélico e ferroviário.

Alegrete, que já era ponto de convergência nas operações militares da Campanha Gaúcha, foi escolhida como subcentro, de onde partiriam vias na direção de Uruguaiana, Itaqui e São Borja. Tornava-se evidente que o objetivo básico do projeto era a segurança das fronteiras da província sul-rio-grandense.

A base do projeto, portanto, consistia na necessidade de se traçar uma malha ferroviária que não só protegesse o território brasileiro dos perigos da agressão estrangeira, como também neutralizasse a influência do Porto de Montevidéu. Além disso, razões de ordem militar foram invocadas para decidir as diretrizes das novas estradas de ferro. Assim, foi importante considerar também as realizações e planos viários dos países platinos. Essa preocupação baseava-se na constatação de que as fronteiras meridionais do Império estavam ao alcance das ferrovias dos países vizinhos, o que permitia maior mobilidade de suas tropas e também favorecia o contrabando. Por outro lado, produtos uruguaios e argentinos concorriam com os produtos brasileiros, prejudicando o escoamento da produção gaúcha. Assim,

Projeto de construção das ferrovias no Rio Grande do Sul baseou-se nas estradas e projetos platinos, como forma de proteger com eficiência os produtos e a segurança nacionais.

O Uruguai era, na época, a única nação da América do Sul que havia aprovado um plano geral de viação férrea, que, partindo de Montevidéu, atingiria o Brasil em quatro localidades distintas, situadas nas cercanias de Chuí, Jaguarão, Santana do Livramento e Quaraí. A Argentina não chegou a elaborar, na época, um plano geral de viação férrea. Possuía, entretanto, a maior extensão em quilômetros contruídos. Buenos Aires era o entroncamento das linhas que avançavam rumo ao norte, ao oeste e ao sul, transportando mercadorias, abastecendo o porto e reforçando a defesa territorial.

Além da segurança territorial, existia também a preocupação de atender à produção e ao comércio. Alertava-se que a rede de transportes deveria ser um dos componentes da estratégia global de defesa do Império. Por essa razão, propôs-se o estabelecimento de uma infra-estrutura militar em pontos chave do traçado.

De acordo com DIAS (1986: 33-34), Ewbank da Câmara teve a preocupação de consultar autoridades militares para fundamentar sua proposta. O Marquês do Herval pronunciou-se favorável à implantação da rede ferroviária, alegando que os países vizinhos, através das alianças ocorridas, tornavam a área um centro estratégico, o que implicava uma vulnerabilidade das fronteiras do Rio Grande do Sul. Considerou ele urgente a construção da via meridional, já que entendia que os pontos mais expostos do

território estavam ao sul da barra do Ibicuí. Para o Marquês de Herval, a construção dos troncos Sul e Principal representavam a única alternativa capaz de defender, ocupar e explorar os extremos meridionais do Império, já que ele não encarava o trem apenas como meio de transporte militar, mas como fator de estímulo ao desenvolvimento.

Em setembro de 1873, o Conde de Porto Alegre escrevia ao engenheiro Ewbank manifestando-se favorável ao Projeto, destacando a linha Sul como a mais importante, pois servia a uma área praticamente aberta a outros países. (DIAS, 1986: 34)

Na época, o brigadeiro Correia da Câmara, profundo conhecedor da geopolítica platina, demonstrou ao engenheiro Ewbank sua satisfação com as preocupações militares do Projeto. Considerava a questão sob a ótica da defesa das fronteiras brasileiras, concordando que o território meridional era mal defendido e limitado por países ligados entre si por identidade cultural e interesses comuns, o que exigia comunicações que unissem o sul com a Capital do Império. Oferecendo respaldo ao Projeto, o brigadeiro, no entanto, não fazia referência à importância de São Gabriel como centro de ferroviário. Tampouco apoiava a construção da via Norte, em direção à Vacaria, e a Nordeste, rumo a Cruz Alta. Esses eram caminhos eminentemente econômicos e, portanto, não mereciam ser construídos de imediato, já que não eram vitais para a segurança nacional, de acordo com sua opinião.

Havia consenso no sentido de que deveriam ser construídos, prioritariamente, os troncos Sul e Principal, sendo que outras linhas só mais tarde seriam incorporadas à rede. Assim,

O Projeto Ewbank recebeu o aval da alta oficialidade e foi reconhecido como primordial para a segurança do território nacional.

A 10 de setembro de 1873, o Imperador sancionou o decreto 2.397, que autorizava a construção de duas linhas que partiriam em direção a pontos estratégicos da fronteira, uma saindo de Porto Alegre e outra de Rio Grande. Em dezembro de 1873, foi aprovado o contrato para a elaboração dos estudos da estrada de ferro que deveria ligar Porto Alegre a Uruguaiana. (DIAS, 1986: 35)

Esses elementos confirmam a hipótese inicial de que a rede ferroviária do Rio Grande do Sul foi concebida por um projeto, não tendo sido fruto espontâneo do acúmulo de linhas construídas. Pode-se considerar a iniciativa de Ewbank como a base da rede ferroviária gaúcha, uma vez que, a partir dela, foram sancionados projetos e construídas vias que corresponderiam ao projeto proposto em 1872. Apoiadas nesse diploma legal, as autoridades imperiais assinaram um contrato de exploração e estudos da via Sul, com linha que partiria de Rio Grande em direção a Alegrete. O governo, no entanto, poderia alterar esse traçado, caso julgasse conveniente. (DIAS, 1986: 36-37)

Enquanto isso, continuava em estudo a implantação da linha férrea que deveria estabelecer comunicação entre Porto Alegre e Uruguaiana. Em 1874 já estava em condições de ser apreciado o primeiro relatório parcial. Uma das questões mais sérias que os engenheiros e estrategistas enfrentaram foi a definição do traçado. O relatório apontava a preferência por Santa

Maria, por considerar que a distância seria encurtada em 24 km. Além disso, afirmava que o terreno era menos acidentado do que aquele que levasse a São Gabriel, o que diminuiria os custos de construção e manutenção.

Para o entroncamento da estrada de ferro Porto Alegre - Uruguaiiana com a linha Sul, foi escolhida a cidade de São Gabriel, por ser facilmente defensável e representar uma opção estratégica mais segura, apresentando menor distância no trajeto procedente de Rio Grande. (DIAS, 1986: 37)

Fica assim constatado que o planejamento das ferrovias gaúchas foi orientado segundo critérios que vinham ao encontro da necessidade de controlar e guarnecer as áreas de fronteira. Além do caráter estratégico, buscava-se também, do ponto de vista econômico, integrar o espaço gaúcho e, através da adoção dessa política, manter um certo controle sobre a economia primária, cujos produtos eram frequentemente desviados em direção aos portos do Prata. Prova disso é que, ao mesmo tempo em que teve início a construção da primeira ferrovia gaúcha, estabelecendo ligação entre Porto Alegre - São Leopoldo - Novo Hamburgo, o governo imperial concedeu a uma empreiteira o direito de ligar, também por via férrea, a cidade do Rio Grande à região carbonífera de Candiota. Segundo ABREU apud SILVA (1979:73):

"... a importância da cidade de Rio Grande tomará um novo surto quando, mercê de uma rede nacional de ferrovias e rodovias, encaminhar-se definitivamente para o porto do Rio Grande a produção bovina do Oeste (campanha) e sudoeste do Estado, que é desviada (até então) para o de Montevidéu, donde é então reexportada".

Concedida a autorização para as obras da estrada de

ferro Rio Grande - Bagé, ficou determinada, em 1873, a construção de uma ferrovia que ligasse a Capital às suas fronteiras. Esse traçado nortearia o princípio de integração entre a fronteira, o interior e o litoral. Em face da situação viária da Província e da própria política do Prata, o contrabando representava uma contingência inevitável, que o Governo Imperial quase aceitava como fato consumado. A fronteira oeste do Rio Grande do Sul mostraria crescimento até o final do século XIX, quando os trilhos das ferrovias argentinas e uruguaias, vindo a atingir as cidades de Livramento, Quaraí e Uruguaiiana, favoreceram mais ainda o transporte e contrabando da região. Aí seria o próprio Estado, que, preocupado com tal situação, tentaria anular esse grave erro que até então cometia: aceitar o contrabando como o "destino" da fronteira. (SILVA, 1979: 67-68)

Assim, todas as autoridades consultadas foram unânimes em afirmar que essa via não obteria resultados financeiros imediatos, sem antes constituir sua zona de influência, conectar-se com outras linhas, vencer o comércio ilegal e o transporte tradicional. (DIAS, 1986: 76) Por volta de 1870, a pecuária gaúcha encontrava-se estagnada. A Campanha perdera definitivamente a sua dinâmica, apresentando um baixo nível tecnológico junto a uma criação extensiva de baixa produtividade. (PESAVENTO, 1979: 199)

O período da construção da estrada de ferro Porto Alegre - Uruguaiiana, compreendido entre 1888 e 1892, contribuiu para que a área atingida tomasse novo impulso e passasse a apresentar maior prosperidade. A receita, nesses anos, elevou-se em 157%, enquanto a despesa cresceu 86%. Em 1891, concluiu-se uma etapa da construção da ferrovia, cujos trilhos atingiram Cacequi.

As finanças, que a partir de 1891 demonstraram sinais positivos de transformação, tiveram acentuada progressão em virtude do estado de agitação social e política do Rio Grande do Sul. Nessa ocasião, a companhia ferroviária, ao mesmo tempo, sofria as conseqüências da agitação política e lucrava com a intranqüilidade reinante.

Os anos de inquietude que antecederam a Revolução Federalista e o período em que esta se desenrolou foram altamente prejudiciais para a ferrovia no que tange ao seu tráfego e à sua construção, pois os trabalhadores abandonavam o serviço e eram recrutados por ambos os lados; os canteiros de obras passaram a ser campos de batalha. Porém, sob outro aspecto, o movimento foi salutar, pois a necessidade de deslocar tropas e suprimentos fez da estrada um meio vital de transporte. (DIAS, 1986: 76)

A estrada de ferro Santa Maria a Passo Fundo completou o mapa da viação férrea sul-rio-grandense. Essa via, definida como Tronco Norte, teve origem no Projeto de Ewbank da Câmara e voltou a ser discutida no último ano do Império, quando se decidiu aumentar a segurança fronteira. Isso deveria ser feito através da construção de uma via que conectasse Itararé, em São Paulo, com Santa Maria, no Rio Grande do Sul. Tal decisão se refletiu na organização espacial do estado de Rio Grande do Sul.

No auge de sua importância, no último quartel do século passado e nos dois primeiros decênios do século atual, a estrada de ferro não só criou cidades ao longo de seus trajetos, como também contribuiu para o crescimento de muitas cidades expostas à sua influência, como é o caso de Santa Maria.

A cidade, já no final do século passado, tornou-se um importante centro ferroviário. Isto fez com que Santa Maria atingisse, num certo espaço de tempo, considerável crescimento urbano pois, segundo BERNARDES (1985:177):

"... colocada entre as mais estratégicas comunas, com paisagem de transição entre o planalto e a campanha, recebe o trem que permite acesso a Cachoeira, de onde, por via fluvial, (utilizando o rio Jacuí) atinge Porto Alegre, centro de decisões agora perfeitamente ao alcance do interior, antes penosamente isolado".

A partir de então, as ligações por via férrea, tendo como centro irradiador Santa Maria, foram se ampliando.

Apesar da iniciativa de construção dessa ferrovia ter partido do Governo Imperial, somente em 1890, já em pleno regime republicano, o Marechal Deodoro da Fonseca aprovou a concessão outorgada por D. Pedro II, lavrando-se, então, o contrato para o início das obras. Essa construção recebeu o apoio dos poderes públicos, visando ao abastecimento do norte do País, por via ferroviária, com a produção agropecuária do Rio Grande do Sul.

A escassez de recursos fez com que as autoridades brasileiras recorressem a grupos de investidores estrangeiros, oferecendo-lhes expressivas vantagens. Mas os interesses do País nem sempre coincidiam com os dos concessionários e seus acionistas. Exemplo disso foi o fato de que a companhia de capitais majoritariamente belgas que assumiu o compromisso de realizar a conexão entre São Paulo e Rio Grande do Sul não estava disposta a assumir integralmente o contrato que assinara. A companhia belga pretendia, na verdade, assegurar o domínio sobre o trecho gaúcho, o mais promissor, onde os capitais ingleses não

eram muito expressivos. Portanto, havia a possibilidade de expansão, como de fato ocorreu a partir de 1898, quando outra empresa, também belga, organizou-se em torno da estrada de ferro Porto Alegre - Uruguaiana. Assim, os empresários não tinham o objetivo de edificar um tronco ferroviário de dimensões extra-regionais, mas sim algo mais simples de construir e onde pudessem alcançar lucros mais rápidos. (DIAS, 1986: 149)

Repetiam-se as mesmas situações que condicionaram o surgimento de outras estradas no Brasil. O sistema de garantias de juros, responsável pela atração de capitais, carregava a contradição básica entre os interesses dos acionistas e os da Nação. Portanto, essa atração de capitais exercida pelo sistema de garantias de juros proporcionou a precariedade das ferrovias, seus traçados tortuosos, suas bitolas estreitas e seus carros e locomotivas em constantes reparações. (DIAS, 1986: 150)

Assim, o sistema de empreitadas adotado na construção da ferrovia era responsável pelo prejuízo que a estrada apresentava, pois fomentava o desleixo e a corrupção.

Em 1894 encerrou-se a construção do trajeto entre Santa Maria e Cruz Alta, sendo aprovado o regulamento geral e tarifário. A 20 de novembro foi inaugurado o tráfego dos primeiros 160 km. Em 25 de janeiro de 1898 concluíram-se as obras até Passo Fundo. Partindo da cidade de Santa Maria, a ferrovia seguia rumo ao norte do Estado, passando por três importantes localidades: Cruz Alta, Passo Fundo e Marcelino Ramos, percorrendo campos e matas, situados predominantemente nas encostas, onde havia abundância de madeira de lei, requisitada para consumo pela estrada e pelos colonos.

Com a ferrovia, o processo de expansão da agricultura em direção a essa área acentou-se e se beneficiou com a fertilidade do solo. Assim, as áreas de mata foram cedendo lugar à agricultura colonial. Recorrendo a processos rotineiros, os colonos que aí se estabeleceram dedicavam-se ao plantio de arroz, feijão, batata, trigo e uva. No entanto a pecuária ainda era a atividade principal, praticada fundamentalmente em função da engorda do gado, destinado a ser vendido para as charqueadas localizadas, principalmente, em São Gabriel, Bagé e Pelotas. (DIAS, 1986: 151)

No começo do século XX, dois terços da superfície dessas terras estavam cobertas por matas, funcionando, na área, várias serrarias que enviavam a madeira para o porto de Rio Grande e cidades fronteiriças. Outra atividade importante era a extração da erva-mate, feita em larga escala. Transformada no mesmo local, a erva era aproveitada, inclusive, como produto de exportação para as repúblicas platinas.

A construção da ferrovia deu novo impulso ao interior gaúcho, até então servido por carroças e por uma incipiente navegação. A cidade de Santa Maria, com a implantação do Tronco Norte, teve seu crescimento estimulado, transformando-se em eentro ferroviário do Estado, o que se verificou com a expansão e diversificação de suas atividades.

A zona cortada pela estrada de ferro Santa Maria - Passo Fundo caracterizava-se por distintas formas de ocupação do espaço: além das estâncias, que tomavam por inteiro os campos onde o gado era invernado, atividade até então predominante, surgiram as novas colônias dos europeus, situadas nas encostas e dedicadas à

agricultura, além de núcleos de transformação da madeira e da erva-mate.

Em julho de 1905, a estrada de ferro Santa Maria - Passo Fundo foi concluída, transformando-se, a partir daí, no Tronco Norte da rede de viação férrea do Rio Grande do Sul. (DIAS, 1986: 153)

O potencial econômico das diferentes regiões do Rio Grande do Sul, as possibilidades representadas por alguns traçados projetados e, principalmente, a política ferroviária vigente atraíram ainda mais os investidores belgas, que buscavam mercados seguros para a aplicação dos capitais disponíveis.

Assim, a rede ferroviária do Rio Grande do Sul foi transferida para o domínio da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, ampliando-se as perspectivas que se abriam para o estado gaúcho. A expectativa do governo, dos estancieiros, agricultores, charqueadores, comerciantes, industriais e até mesmo dos ferroviários era bastante grande. Esperava-se que a unificação ferroviária viesse a suprir as deficiências de comunicação no Estado. Essa unificação passou a ser realidade em 1905, quando a direção da Auxiliaire assumiu o controle geral das linhas arrendadas. A estrada de ferro Porto Alegre - Uruguaiana também foi anexada e transformada, efetivamente, em tronco Principal. (DIAS, 1986: 172)

Porém a intromissão do pessoal estrangeiro, o rebaixamento dos salários e mais as manifestações contrárias da imprensa deram início a uma campanha desfavorável aos serviços da Auxiliaire. Em decorrência dessa situação, acentuou-se a precariedade dos serviços, o que provocou os mais generalizados

protestos em todo o Estado, exigindo-se melhoria dos transportes e redução das tarifas.

O governo federal, pressionado, aprovou as reduções tarifárias, medida que, no entanto, acabou por reduzir os recursos da companhia, estreitando suas possibilidades de efetuar as necessárias melhorias.

As dificuldades enfrentadas pela companhia, somadas às pressões, resultaram num impasse, que acabou levando os acionistas da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil a colocarem à disposição a maior parte de suas ações. (DIAS, 1986: 178)

A essa altura, as mudanças ocorridas na estrutura nacional começaram a refletir-se no espaço gaúcho.

O desenvolvimento do Estado sulino, durante a República Velha, orientou-se pela tendência geral da economia brasileira, dependente dos estímulos do setor primário exportador.

CASTRO apud PESAVENTO (1979:198), afirma que:

"O Rio Grande do Sul converteu-se num bem-sucedido caso de uma "economia voltada para dentro", com possibilidade de alternância frente às crises, face à sua diversificada base agropecuária fornecedora do mercado interno".

A economia gaúcha consolidava, assim, o seu papel de abastecedora do mercado brasileiro, através do charque e de produtos agrícolas.

Como a economia gaúcha é considerada do tipo dependente e como boa parte de seu excedente econômico se forma na circulação das mercadorias, a carência dos transportes constituía-se no problema mais sentido pelos rio-grandenses. Por outro lado, o governo, ao procurar solucionar a questão dos transportes,

atendia a um problema que afetava, indistintamente, toda a produção do Estado.

O problema dos transportes foi considerado prioritário dentro das perspectivas governamentais. Em 1913, o governo traçou o "Plano Geral de Viação do Estado", e a delegação rio-grandense no Congresso começou a realizar uma campanha, junto ao governo federal, para promover a encampação, pelo estado dos serviços ferroviários e do porto de Rio Grande, que se encontravam ainda explorados por companhias concessionárias estrangeiras.

Ambas as questões eram sentidas há tempo, e era de interesse das camadas dominantes locais a remoção desses obstáculos, que dificultavam, no Rio Grande do Sul, a circulação interna. Tentava-se também impedir o escoamento das riquezas gaúchas pelos portos platinos. (PESAVENTO, 1979: 214)

A contínua substituição dos administradores locais, o relaxamento dos serviços e a única preocupação com os lucros a obter levaram os serviços das estradas de ferro ao caos. Já em 1914 as contestações tinham eco por todo o Rio Grande do Sul e buscava-se uma solução para o impasse.

Em 1917, duas importantes greves de trabalhadores contribuíram para o desenlace da crise que atingia a Viação Férrea. Em agosto, durante uma greve geral, a direção da empresa posicionava-se a favor do aumento imediato dos fretes, como solução para as reivindicações dos seus empregados: aumento de salários e melhoria de condições de trabalho. Em outubro, eclodiu a mais violenta greve dos ferroviários. Por ocasião do novo

movimento, a empresa voltou a insistir no argumento das tarifas, responsabilizando seus baixos valores pela deteriorização dos serviços prestados.

Não apenas os trabalhadores manifestaram seu descontentamento com os serviços precários. A Associação Comercial de Porto Alegre fazia frequentes declarações demonstrando seu descontentamento quanto às promessas de melhoria, além de criticar duramente a Viação Férrea, que, nos últimos anos, deixara de contribuir com o desenvolvimento do Estado.

O governo gaúcho, à medida que via agravada a situação, preparava sua intervenção no sentido de se apoderar da rede ferroviária.

Em São Paulo, a Brazil Railway havia encomendado um estudo minucioso sobre o estado da Compagnie Auxiliaire, apresentando-o ao governo federal. Em 1917, foram sugeridos aumentos tarifários para vencer a crise, a fim de se obterem recursos necessários à realização dos melhoramentos exigidos. (DIAS, 1986: 187)

O comércio e o governo concordaram com o acréscimo sobre as taxas então em vigor, sendo aprovada uma nova tabela tarifária em agosto de 1919.

Em dezembro desse mesmo ano, a insuficiência do aumento concedido levou a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil a solicitar nova revisão das tarifas, desencadeando reação do Governo de Borges de Medeiros, que tomou medida radical, a única indicada pela conjuntura: a encampação.

A encampação foi uma proposta formal do governo gaúcho diante da impossibilidade de atender à nova solicitação de aumento

das tarifas, o que determinou o início das negociações com vistas à estatização da Viação Férrea, que passou à administração do governo do Rio Grande do Sul. Em março de 1920 foram assinadas as bases da transferência das estradas de ferro arrendadas à Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil. (CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA DO RIO GRANDE DO SUL, s/d: 76-77)

Uma vez feitas as encampações, o desejo governamental de baratear os transportes pelo abaixamento dos fretes não pode ser concretizado, sendo até necessário elevá-los, para poder operacionalizar o serviço. O governo posicionava-se como o promotor do desenvolvimento capitalista e, considerando o problema dos transportes, acreditava que, solucionando-o, propiciaria melhores condições para remover os entraves que se opunham ao desenvolvimento econômico do Estado. (PESAVENTO, 1971: 219)

Estava criada, assim, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, orientada pelo princípio de retomar o desenvolvimento econômico e social do estado gaúcho.

Ao longo das linhas da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, foram feitas novas estações, substituindo os prédios deixados pelas companhias estrangeiras. As locomotivas a vapor foram sendo adaptadas para o consumo de carvão nacional. Acompanhando a evolução tecnológica, modernas locomotivas foram sendo adquiridas.

No período de 1920 até meados da década de 40, o patrimônio da estrada de ferro acusou elevação das cifras, com linhas cobrindo todo o território gaúcho, ligando o extremo sul ao oeste fronteiro, bem como zonas pastoris e região agrícola

horrana às linhas litorâneas e portuárias de exportação de Porto Alegre e Rio Grande. Nesse período, as cargas principais eram de cereais, gado em pé, madeira, banha, vinho e produtos manufaturados.

Entretanto, a remodelação das linhas e o ajustamento das necessidades tecnológicas dependiam de maior volume de capital que o governo federal cobria com empréstimos. Em julho de 1938, um decreto determinou que a Viação Férrea fosse subvencionada com uma verba para efetuar seu reaparelhamento. Tais recursos permitiram, então, que se construíssem três importantes pontes de ligação internacional: a primeira sobre o rio Quaraí, ligando o Brasil ao Uruguai; a segunda sobre o rio Uruguai, colocando em comunicação Uruguiana com Passo de Los Libres, na Argentina, e outra sobre o rio Jaguarão, ligando a Viação Férrea gaúcha à República Oriental do Uruguai.

Cem anos após a assinatura do Decreto de Feijó, o Rio Grande do Sul possuía 3.232,885 km de estradas de ferro, sendo 800 km construídos na vigência do Reinado e 2.432,885 km durante o regime republicano. (CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA DO RIO GRANDE DO SUL, s/d: 101) .

Os conceitos que orientaram a implantação das ferrovias brasileiras ficaram superados a partir da década de 30, quando se estabeleceu a concorrência do setor rodoviário, através, da adoção de uma política de transportes de apoio à opção rodoviária.

Em função desse posicionamento, o governo federal e as administrações estaduais passaram a destinar grandes somas de recursos para investimentos no setor rodoviário, circunstância que possibilitou a rápida expansão da indústria automobilística no

Brasil.

LIMA apud MELO (1981:112-113), declara que o transporte rodoviário não veio complementar o sistema de transportes existente, mas, antes, sobrepor-se a ele:

"Com efeito, ao passo que os técnicos recomendam a construção de estradas de rodagem como complemento das ferrovias e da navegação ou como ligação de centros onde não existem outros meios de transporte, entre nós o critério adotado foi o de acompanhar as demais vias existentes... Disso resultou não uma complementação dos nossos meios de transporte, como seria de desejar, mas uma concorrência entre eles, sem nenhuma vantagem para a economia nacional".

Com as seguidas crises do modelo ferroviário no Brasil, em 1957, criou-se, por decreto, a Rede Ferroviária Federal S.A., que encampou todas as estradas de ferro do território gaúcho.

A Rede Ferroviária Federal S.A., organizou-se como uma empresa tipo companhia "holding", criada para recuperar técnica, material e administrativamente as estradas de ferro brasileiras.

Imediatamente foram implantadas medidas de racionalização da operação ferroviária do estado, com o fechamento de estações sem receita e desnecessárias à movimentação dos trens, bem como a suspensão do tráfego e erradicação dos ramais considerados anti-econômicos.

Em trechos de alta densidade de tráfego, especialmente nos caminhos que demandavam o porto de Rio Grande, foram construídas variantes e novas linhas, beneficiando os Programas dos Corredores de Exportação.

Transportando produtos gerados pela agricultura intensiva, base da atual economia gaúcha, a Superintendência

Regional de Porto Alegre movimentada, nas rotas de importação e exportação, produtos como soja, trigo, arroz, farelo, óleo de soja, fertilizantes, cimento e seus insumos, petróleo e seus derivados, álcool, carvão e produtos siderúrgicos e petroquímicos, fazendo o tráfego pelo Tronco Sul, Corredor de Exportação de Rio Grande e Pátio Internacional de Uruguaiana, conectando-se ainda, através de Santa Catarina, com o restante do País. (CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL, s/d: 103)

Apesar da problemática enfrentada, a ferrovia ainda se constitui em importante meio para a circulação de produtos do Rio Grande do Sul, além de desempenhar papel integrador do território gaúcho.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, pode-se afirmar que há necessidade de que a política de transportes no Rio Grande do Sul se volte, com maior atenção, ao setor ferroviário, recurando-o com urgência.

O transporte ferroviário consome menos energia, possui maior capacidade de carga e facilita a integração com outras modalidades de transportes.

Entretanto, nota-se que a orientação da política de transportes vem priorizando a expansão do setor rodoviário, fazendo com que a ferrovia, que desempenhou um papel significativo no desenvolvimento do País e do Estado, apresente uma queda na qualidade de seus serviços.

Esse é um assunto que merece análise séria e responsável por parte dos poderes públicos, que administram os recursos do País. É hora de repensar a política de transportes e buscar alternativas que possibilitem a integração entre as diversas modalidades.

Uma bem-orientada ação junto ao mercado de transportes do Rio Grande do Sul poderia oferecer aos seus usuários serviços qualificados que se completassem, o que tornaria competitiva a participação da ferrovia, que deveria atuar com técnicas mais avançadas, gerando recursos próprios e reinvestindo seus lucros, de forma a superar a depreciação natural.

Apesar de expressiva em termos de quilometragem, a rede de linhas férreas do Rio Grande do Sul é, ainda hoje, basicamente a mesma do início do século, revelando profundos traços de desintegração. Inicialmente projetada para ligar os principais centros e pontos extremos do território, somente alguns trechos recentemente concluídos resultaram em certa integração interna. Mesmo assim, essas obras reforçam a condição secundária a que foi submetida a ferrovia no Rio Grande do Sul, apenas utilizada no transporte de cargas.

Os vagões de passageiros começam a ser desativados já no início da década de 60. Hoje, o transporte de passageiros por ferrovia é insignificante. Para isso contribuiu uma série de fatores, tais como: a pouca confiabilidade em termos de horário, a pouca frequência de composições para brasileiros e o deplorável estado das estações ferroviárias.

O transporte sobre trilhos retrocedeu em sua capacidade, já que enfrenta uma séria concorrência com o setor rodoviário, que

limita o seu campo de ação, reduzindo suas operações.

Mesmo assim, é possível afirmar que, apesar de todos os obstáculos enfrentados e do ônus que representou, o trem, servindo o litoral, cortando a campanha e atravessando a serra, desempenhou seus desígnios transformadores.

Nos dias atuais, tem-se procurado resgatar a imagem da ferrovia, que foi submetida a descrédito perante a opinião pública.

Mesmo assim, apesar da clara adoção da política de apoio ao sistema rodoviário, a ferrovia tem conseguido manter suas atividades.

#### BIBLIOGRAFIA

- BERNARDES, S.A.C. "Santa Maria da Boca do Monte", In **Revista do Centro de Ciências Sociais e Humanas**. Santa Maria, Imprensa Universitária, UFSM, 8(2): 173-188, Jul/Dez 1985.
- CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL. **Programa de Preservação do Patrimônio Histórico (PRESERVE)** Porto Alegre, Rede Ferroviária Federal S.A. (Superintendência Regional).
- DIAS, J.R. **DE S. Caminhos de Ferro no Rio Grande do Sul: Uma Contribuição ao Estudo da Formação Histórica do Sistema de Transportes Ferroviários no Brasil Meridional**. São Paulo, Editora Rios, 1986.
- MELO, F.H.DE. **Proálcoo, Energia e Transportes**. São Paulo, Pioneira, 1981.

- MOREIRA, I., et alli. **Espaço e Sociedade no Rio Grande do Sul**. Ed., 2ª, Porto Alegre, Mercado Aberto, 1986. (Série Revisão, 10) PESAVENTO, S.J. "República Velha Gaúcha: Estado Autoritário e Economia", In **RS: Economia & Política**. Porto Alegre, Mercado Aberto, 1979. (Série Documenta, 22). 193-228 p.
- **História do Rio Grande do Sul**. Ed., 2ª, Porto Alegre, Mercado Aberto, 1982. (Série Revisão, 1).
- SCHMITT, A. **Estudos Riograndenses**. Ed., 3ª, Porto Alegre, Sagra, 1985.
- SCHOPPA, R. **Para Onde Caminham Nossas Ferrovias**. Rio de Janeiro, Juruena e Costa Velho Editores, 1982.
- SILVA, E.M. DA. "Ligações Externas da Economia Gaúcha (1736-1890)", In **RS: Economia & Política**. Porto Alegre, Mercado Aberto, 1979. (Série Documenta, 2). 55-91 p.
- TAIANI, G. "Plano Geral de Viação para o Rio Grande do Sul", In **Brazil Ferro-Carril: Revista Semanal de Transportes, Economia e Finanças**. 317 (XXV): Out/1923.

**RESUMO: A QUESTÃO FERROVIÁRIA NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL**

Este trabalho tem por objetivo examinar a situação da ferrovia no Estado do Rio grande do Sul, buscando sua origem, evolução e os motivos que a levaram ao estado de decadência em que se encontra hoje.

Analisa, assim, as razões políticas que determinaram a instalação da malha ferroviária no Estado, projetada não apenas para servir ao espaço gaúcho, mas também para obedecer diretrizes da segurança nacional, uma vez que o Rio Grande do Sul faz fronteira com Uruguai e Argentina, o que o torna um espaço estratégico sob a ótica da geopolítica.

Palavras-Chave: Ferrovia; Geopolítica; Área Estratégica; Planejamento.

**ABSTRACT: THE QUESTION OF THE RAILROAD SYSTEM IN RIO GRANDE DO SUL STATE**

This paper is concerned with the present situation of the railroad system in RIO GRANDE DO SUL, tracking down its origins, asserting its development over the years, and the reasons that brought the system to its near complete failure as a means of transportation.

The paper looks into the political reasons that brought the railroad into reality, being them not for sheer hauling of people and cargo, but rather, for national security purposes since RIO GRANDE DO SUL has always been considered by the military strategists as "the door" through which invading URUGUAYAN and/or ARGENTINIAN troops would emerge should a "possible war scenario" come to be.

Key Words: Railroad; Geopolitics; Strategic Area; Planning.