

## FERROVIAS NO RIO GRANDE DO SUL

*Antonio Francisco Ransolin*

A origem da ferrovia está diretamente ligada ao transporte de minérios, surgindo na Europa para remover o carvão das minas e levá-lo às fundições. Existente desde o século XVI na Alemanha expandiu-se para o resto do continente, sobre trilhos de madeira e utilizando tração humana e animal. Ainda em função do transporte de minérios, tiveram as linhas férreas impulso a partir de 1765, quando James Watt construiu a primeira máquina a vapor fixa, em 1769 o francês Joseph Cugnot aperfeiçoou; tornando a máquina móvel. Nova evolução em 1804, quando o inglês Richard Trevithick construiu a primeira locomotiva que se deslocava sobre trilhos de ferro fundido, transportando, num percurso de 15 quilômetros, carga de minérios e 70 homens em cinco vagões. No entanto as locomotivas eram pesadas demais impossibilitando uso comercial maior. Novos inventos nas décadas seguintes removeram os obstáculos, e em 1830 surgiu a primeira linha comercial a ligar duas cidades, Liverpool a Manchester. A partir daí se expandiu para o resto do continente e para o mundo. Em 1832 chegou à França; entre 1835 e 1839 os trilhos chegaram a Alemanha, Itália, Holanda, Bélgica e Rússia. Na década seguinte atingiram Dinamarca, Espanha e Suíça.

Ao mesmo tempo que se alastravam pela Europa, as ferrovias chegavam à América do Norte com grande vigor. A influência logo se expandiu para as outras Américas, onde Cuba foi pioneira em 1837. Seguiram-se México e Peru em 1849, Chile em 1850, Brasil em 1854, Colômbia no ano seguinte, na Argentina e no Paraguai em 1857. No entanto, a expansão na América do Sul foi muito lenta até 1870.

A expansão da ferrovia se inseria no contexto do capitalismo e sua evolução na Primeira Revolução Industrial, afinal gerou o ponto de partida de um surto industrial sem

precedentes, movimentava enormes capitais, aplicados nas obras e equipamentos, além de consumir montanhas de ferro e máquinas. Basta dizer que a Inglaterra menos de duas décadas após a inauguração da linha pioneira já possuía mais de 10.000 quilômetros de ferrovias com um investimento de 250 milhões de libras esterlinas, ou seja, quase a metade de toda a renda nacional. Boa parte desse dinheiro ia para às siderúrgicas, que multiplicaram por sete a produção de ferro e equipamentos ferroviários entre 1832 e 1850.

Produtos típicos dessa era, o ferro e o carvão se combinavam no seu símbolo mais extraordinário, a estrada de ferro. Para termos uma idéia da importância do carvão e do ferro no período, basta mencionar que a produção mundial quintuplicou. Basicamente representavam o que a indústria têxtil tinha simbolizado na Primeira Revolução Industrial<sup>1</sup>.

Por uma geração inteira a construção de ferrovias avançou no mundo inteiro. Os meios de comunicação e transporte auxiliaram extraordinariamente na geração do capitalismo industrial e na formação de uma economia mundial e uma história mundial. As mais remotas regiões do mundo começavam a se interligar por meios de transportes que não tinham, precedentes pela regularidade, pela capacidade de transportar vastas quantidades de mercadorias e pessoas e, acima de tudo, pela velocidade. Na década de 1870, nove vezes mais era carregado por via ferroviária do que por via marítima. Enfim, se levarmos em conta os países hegemônicos era a primeira autêntica idade das ferrovias<sup>2</sup>.

A construção dos grandes troncos ferroviários era o que mais chamava a atenção. Talvez o maior conjunto de obras públicas existente e sem dúvida um dos mais sensacionais feitos da engenharia até então, motivo de orgulho para engenheiros que viveram esta época heróica. Esta combinação de romantismo, empreendimento e altas

---

<sup>1</sup> HOBBSBAWN, Eric. *A Era do Capital*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. p.59-60.

<sup>2</sup> HOBBSBAWN, E. op. cit. p. 66-71.

finanças era mais dramaticamente colocada pelos saintsimonianos, apóstolos da industrialização, que se transformaram, após o fracasso da revolução de 1848, em construtores de redes de comunicações<sup>3</sup>. É interessante notar que no Rio Grande do Sul o positivismo exerceu grande influência, o fato de Comte ter sido secretário de Saint Simon e, apesar do posterior desentendimento entre ambos, muitas características do positivismo foram herdadas de Saint Simon. Para os saintsimonianos o mundo era uma coisa só, ligada por trilhos e vapor.

De um ponto de vista global, as ferrovias eram complementares à navegação internacional, principalmente fora da Europa e América do Norte: no aspecto econômico, visavam basicamente ligar zonas produtoras de bens primários ou matérias-primas a um porto do qual essas mercadorias eram enviadas para as zonas urbanas e industriais do mundo. Por sua vez estas remetiam seus produtos industriais para as regiões de produção primária. Esse era basicamente o caso das ferrovias no Rio Grande do Sul.

Em outro aspecto, a construção de ferrovias absorveu grandes contingentes humanos, verdadeiro mercado de mão-de-obra plenamente constituído em escala mundial, organizado pelas próprias necessidades da produção capitalista em expansão, incluindo modalidades servis e escravistas de relações de trabalho, todas comandadas pelo movimento de capital em sua forma mais moderna. As implicações sociais foram inúmeras: aceleração da dizimação indígena, deslocamento de grandes massas em condições insalubres, epidemias com saldo genocida, movimentos imigratórios e de colonização significativos na Ásia, África, Américas e Oceania, nascimento e morte de cidades. Enfim batalhões ambulantes de operários foram incorporados para criar novas

---

<sup>3</sup> HOBBSAWN, E. op.cit. p.74-75.

paisagens, para traçar novo mapa-múndi decisivo à circulação de mercadorias dali em diante<sup>4</sup>.

Por volta de 1840, os comerciantes ingleses reconheciam que os limites da demanda latino-americana pós-independência haviam sido atingidos e que se deveria aumentar as vendas via desenvolvimento de recursos não utilizados no interior do continente como construção de ferrovias e portos. Isso se realizou após 1850, quando a influência econômica inglesa cresceu com grande rapidez no continente, notadamente em termos de ferrovias, ações de empresas de serviços públicos e de infra-estrutura. Com a construção de estradas de ferro, os ingleses estimularam o desenvolvimento de sua própria indústria de bens de capital e fomentaram as possibilidades exportadoras da agricultura, pecuária e mineração latino-americanas<sup>5</sup>.

Em seu novo estágio, o capitalismo necessitava de uma afluência sem precedentes de matérias-primas e produtos agropecuários. A revolução industrial tornou possível revolucionar os meios de transporte, e é natural que não só o capital comercial e usurário atinja o continente como no final do período colonial e no pós-independência. “O processo de desenvolvimento capitalista vem acompanhado não só de um notável aumento das inversões estrangeiras, mas também de uma significativa mudança na orientação dessas inversões”. As inversões inglesas, as mais importantes, mas não únicas, entre 1865 e 1885 triplicaram e ao final de trinta anos aumentaram sete vezes, ao mesmo tempo alterava-se sua composição radicalmente. As ferrovias que representavam 11,8% em 1865, saltam para 36,2% trinta anos após, o setor financeiro sobe de 2,5% em 1865 para 7,1% em 1895<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> HARDMANN, Francisco F. *Trem fantasma, a modernidade na selva*. São Paulo: Cia das Letras, 1988. p. 127-128.

<sup>5</sup> STEIN, Stanley e Stein, Barbara. *A herança colonial da América Latina*. 3ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. p.119.

<sup>6</sup> CUEVAS, A. *O desenvolvimento do capitalismo na América Latina*. São Paulo: Global, 1983. p.71.

O desenvolvimento das ferrovias permitiu ligar o processo de penetração mercantil ao financeiro, visando à dominação do comércio latino-americano tanto externo como interno. Na verdade, não eram excludentes, se a exportação de capitais eram massivas, o comércio mundial crescia a uma taxa de 3,3% entre 1840 e 1880, subindo para 14% entre 1880 e 1913. Este enorme desenvolvimento derrubou as últimas barreiras protecionistas “naturais”, representadas pela insuficiência das vias de comunicação e os custos relativamente elevados do transporte, concretizando uma das premissas básicas da divisão internacional do trabalho<sup>7</sup>.

No que se refere aos empréstimos públicos, realizados mediante bônus que os governos ofereciam nos mercados europeus, constituíram as ferrovias e os serviços urbanos parte importante da dívida pública. Os ingleses emprestavam o dinheiro, que devido a juros leoninos não eram pagos, gerando dívida pública e obrigando os Estados a entregarem suas ferrovias e demais serviços públicos a companhias estrangeiras e ocasionado no futuro conflitos sociais e diplomáticos. Portanto, os ingleses ganhavam na exportação de capitais com lucros dos juros no mínimo o dobro da taxa de seu país. Com esses capitais os governos compravam material ferroviário da Inglaterra (geralmente era condição para obtenção do empréstimo) e como não conseguiam pagar os altos juros eram obrigados a conceder ferrovias aos ingleses que novamente ganhavam altos lucros, em geral com subsídios do Estado através de garantias mínimas.

Além de todas essas vantagens para os países centrais, no caso da América Latina notadamente a Inglaterra as ferrovias eram planejadas para levar certos produtos valorizados no mercado mundial, e não para estimular a formação de um mercado interno. Por outro lado, ligados a portos as estradas de ferro também eram canal para os

---

<sup>7</sup> CUEVAS, op. cit. p.92.

produtos manufaturados ingleses, ocasionando em muitos casos a destruição da indústria artesanal local, sem condições de competir com o similar europeu fabricado em série e a custos mais baixos.

Todas essas questões tinham um encadeamento político interno. A disponibilidade de capitais e aumento da capacidade de absorção das exportações permitiu acelerar a emancipação dos governos das fontes habituais de tributo, geralmente do meio rural, disponibilizando maiores recursos e contribuindo para a consolidação do Estado, um dos fatos característicos dessa etapa.

A América Latina foi transformada em zona produtora de matérias-primas e de gêneros alimentícios para os centros da nova economia mundial e tornou-se consumidora de produtos industriais dos países centrais. Os artigos predominantes não eram mais os do período colonial (produtos têxteis e artigos domésticos), os investimentos asseguravam a entrada de bens de capital produzidos pela indústria metalúrgica e combustíveis (carvão que dominou em absoluto com o desenvolvimento das ferrovias), peças de reposição e outros produtos industriais.

Essas novas funções da América Latina na economia mundial foram facilitadas pela adoção da política do livre comércio, que tinha um prestígio excepcional, pois garantia aos países centrais um instrumento ideológico poderoso de penetração econômica bem aceita pelas elites locais, pois além do fascínio puramente intelectual, atendia a interesses bem concretos. A política de livre comércio acelerou o processo, ajudada pelos novos hábitos de consumo das camadas urbanas em expansão, gerando uma dependência ainda maior das importações.

Traçamos um quadro geral da América Latina na segunda metade do século XIX. No entanto, como veremos a seguir, sobre esse enfoque geral se estruturaram diferenças

e especificidades nacionais e regionais dentro do continente. Houve várias formas de reação a essa nova etapa do capitalismo, produto muitas vezes da história precedente de cada região. Havia, na realidade, uma intrincada cadeia de relações na qual obviamente se incluiu o fator externo, mas este não atua como determinante máximo e, sim, ligado a complexos processos internos.

No Brasil, os primeiros planos para ferrovias surgiram já no período da regência de Feijó, coincidindo com o primeiro surto ferroviário europeu, como única alternativa rápida e de menor custo para o escoamento das safras de café. Apesar das vantagens existentes na Lei 101, de 31/10/1835 a iniciativa não atraiu os investidores estrangeiros, sendo que somente em 1852, com nova lei, estimulou-se a construção das primeiras ferrovias. Não por coincidência no mesmo ano da extinção do tráfico de escravos para o Brasil, tornavam disponíveis capitais para investimentos diversos. Precedendo a lei e com autorização da província do Rio de Janeiro, ao Barão de Mauá foi concedido o privilégio (o termo é apropriado) de construir a primeira linha, de 14,5 km ligando a baía da Guanabara até o início da serra de Petrópolis, inaugurada dois anos depois, em 1854.

Outras linhas seguiram a primeira em diferentes pontos do país. Sob o regime de garantia de juros mínimos, sem nenhum plano nacional de viação, passaram-se a construir nas províncias centenas de quilômetros isolados, expandindo-se linhas fragmentária e desordenadamente por todo o país. Esta realidade também simbolizava, apesar dos esforços bem-sucedidos de centralização da Monarquia, a força das oligarquias dominantes nas províncias. Em 1860, 128 quilômetros haviam sido construídos; no final da década seguinte, em torno de 300 quilômetros.

Com esses escassos resultados, o governo imperial alterou em 1873 sua política ferroviária: além de juros oferecia uma certa quantia por quilômetro construído. Com

essas vantagens mais o quadro externo favorável os investidores estrangeiros colocaram altas somas em ferrovias, aumentando a rede para 1.288 quilômetros em 1880, e no final da década atingia 3.281 quilômetros. Conseguia seus objetivos mas à custa de alto endividamento externo. A desculpa governamental era a de que em 90 anos passariam para o Estado com o retorno do capital investido, sob a forma de ferrovias prontas e equipadas. Não foi o que ocorreu, quando retornaram após terem dado altos lucros aos concessionários, pois muitas estavam sucateadas exigindo novos investimentos do governo.

O capital estrangeiro se impunha, sobretudo o inglês, comprando a participação de empresários nacionais nas ferrovias e se expandindo para outros setores. A presença dos ingleses, que vinha desde o período colonial devido aos laços com os portugueses, continuou com o primeiro empréstimo para pagarmos nossa própria independência e seguiu ao longo do século, aumentando após a Guerra do Paraguai. Como no resto da América, na Segunda metade do século acrescentaram-se às concessões de empréstimos os investimentos estrangeiros diretos em áreas rentáveis, de preferência com garantias. Desta forma, investiram em ferrovias, bancos, companhias de seguros, mineração, transportes urbanos, serviços públicos e companhias de navegação. No final do século, já com investidores de outros países, detinham praticamente o monopólio das ferrovias no Brasil.

A política ferroviária brasileira nunca obedeceu a um planejamento global, os chamados planos de viação nunca foram aplicados integralmente. Na verdade aos investidores estrangeiros não importavam os interesses econômicos internos do país e sim lucros rápidos. Só se interessavam pela subvenção quilométrica, acarretando linhas inviáveis financeiramente, desnecessárias e dispendiosas. Não esqueçamos que ainda

acompanhavam vários outros benefícios, como a concessão às empresas de largas faixas de terras devolutas para exploração e colonização.

Se economicamente na segunda metade do século o país, com os capitais liberados pelo tráfico negreiro, pelo desenvolvimento da imigração e colonização, pela expansão do café para São Paulo e pelas pressões do capitalismo internacional, começou a se modificar, politicamente sofria uma estagnação. Após as primeiras décadas de tumulto político, o segundo Império conseguiu uma certa estabilidade a partir da década de 1850, no difícil processo de consolidação do Estado Nacional. No entanto, as forças econômicas se agitavam e após 1870 se aceleravam indo de encontro a estrutura do Império, arcaica e obsoleta, sustentada basicamente pela grande propriedade escravocrata, não conseguindo satisfazer aos novos grupos sociais vinculados às mudanças econômicas, como os cafeicultores paulistas, setores comerciais, financeiros e industriais urbanos, que se sentiam desvinculados da Monarquia e estranhos a ela. Portanto, havia um descompasso entre o econômico e o político que só seria resolvido com a proclamação da República.

#### FERROVIAS GAÚCHAS NO PERÍODO IMPERIAL

No plano político local surgia um renovado partido liberal, reorganizado a partir de 1860 contra a diluição partidária da década anterior, tendo como líderes Gaspar Silveira Martins e o General Osório, com programa profundamente reformista, onde sobressaia a preocupação política. Definia-se politicamente numa época em que os partidos não se preocupavam com o tema e diluíam-se em ligas e contraligas. Basicamente defendia idéias políticas liberais: eleição direta, senado temporário, descentralização administrativa, defesa da propriedade, liberdade individual, magistratura independente.

Lutava contra o governo central e conservadores que queriam Assembléia Provincial de caráter meramente administrativo. Ao primeiro, com seu projeto de construção do Estado Nacional, não interessava dar maior autonomia às províncias, e sim manter a periferia atrelada ao centro e evitar a todo custo o fortalecimento de forças centrífugas como ocorrera anteriormente, barrando assim as elites latifundiárias locais em seus desejos de federalismo e descentralização. O surgimento do Partido Conservador, frente à força dos liberais na província, é explicada como possibilidade de uma parte da oligarquia regional usufruir com seu apoio as benesses do poder central.

No aspecto econômico desde o início do século XIX dominava o latifúndio pecuarista que se refletia no poder político dos estancieiros. Também se ressaltava neste momento o caráter de economia periférica da província em relação ao centro econômico do país e a situação deste no contexto externo. Embora longe de representar papel significativo na dinâmica do capitalismo mundial o país se integrava a este processo. Dentro da divisão internacional do trabalho, e dadas as condições naturais favoráveis, o café era o produto que se vinculava ao mercado mundial, formando o típico setor voltado para o mercado externo, tornando o Rio de Janeiro e São Paulo, num segundo momento os setores dinâmicos de uma economia baseada no clássico modelo agroexportador.

O Rio Grande do Sul se inseria na dinâmica do capitalismo mundial de forma indireta, pois sua caracterização periférica era voltada para abastecer o mercado do centro do país, este sim voltado diretamente para o setor externo. Na verdade, o Estado sempre se caracterizou pelo seu caráter de economia periférica e abastecedora do mercado interno desde o período colonial. Era a região da pecuária, a campanha, de antiga colonização ibérica, baseada no trabalho escravo, zona de estâncias, localizada no sul da província, tinha como escoadouro de sua produção os portos de Rio Grande e Pelotas.

A realidade do domínio do latifúndio pecuarista se alterou com a vinda de imigrantes. Dentro de um projeto maior do Império, de atendimento a condicionamentos internos e externos, que implicavam a substituição lenta do trabalho escravo, surgia a imigração. Se no centro do país o objetivo era o de substituir a mão-de-obra escrava no

latifúndio cafeeiro, no sul do país o objetivo econômico era o abastecimento de produtos agrícolas para aquele setor ligado ao mercado externo do país. Politicamente objetivava diminuir o poder dos estancieiros gaúchos que representavam um empecilho ao projeto de centralização do poder. Estrategicamente pretendia povoar uma região de fronteira conturbada, de escassos habitantes dada a pouca mão-de-obra que a pecuária exigia.

Não podemos esquecer que a Monarquia não poderia simplesmente se impor sem concessões às elites locais, pois dependia delas para a sustentação de uma fronteira sempre problemática como era a região *platina*. A imigração refletiu esse quadro, e os imigrantes se localizaram em áreas nas quais o latifúndio não tinha interesse, como as zonas de matas e serras.

Desta forma, os primeiros imigrantes alemães se estabeleceram perto de Porto Alegre na década de 1820. Depois de um período de implantação, passando pela fase de subsistência, atingiram a etapa de comercialização e chegaram à fase de especialização para o mercado. Essas colônias se fixaram perto dos rios, pois o transporte fluvial era o único meio de transporte economicamente viável. Cresceram rapidamente e Porto Alegre se tornou o escoadouro de uma produção colonial já representativa. A partir da década de 1860 aceleraram seu crescimento e com ele o de Porto Alegre. Reflexo disso seria o surgimento de uma atividade comercial significativa levando à formação da Praça Comercial de Porto Alegre e à criação do primeiro banco. Ao mesmo tempo começava a lenta decadência da região da pecuária, fruto não só desse crescimento interno da área colonial, mas, sobretudo, da concorrência *platina*, com gado e charque de melhor qualidade e que na primeira metade do século estivera tumultuada por conflitos internos<sup>8</sup>.

A primeira ferrovia gaúcha que ligou Porto Alegre a Novo Hamburgo se encontra inserida nesta conjuntura. O projeto foi apresentado na Assembléia Provincial em 1866, aprovado em 1867. Revisado o contrato com os ingleses em 1871, a construção começou em novembro do mesmo ano, chegou a São Leopoldo em abril de 1874 e finalmente a Novo Hamburgo em janeiro de 1876<sup>9</sup>. Apesar da justificativa da construção ser a necessidade de transporte para manter a prosperidade do complexo colonial, não deixaram de ocorrer debates na Assembléia. Neste sentido, e em muitos outros, esta

---

<sup>8</sup> SINGER, Paul. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*, 2 ed. S. Paulo: Nacional, 1977. p.262-3.

<sup>9</sup> SOUZA DIAS, José Roberto. *A Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguaiana e a formação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul - Uma contribuição ao estudo dos transportes no Brasil Meridional*. Tese de Doutorado. Depto. de História da FFLCH-USP, São Paulo, 1986.

primeira linha foi paradigmática. Alguns defendiam o transporte fluvial já existente e, portanto, a ferrovia seria uma concorrência, além de inútil, muito cara para os cofres da província, dada as garantias de juros de 5% para os construtores ingleses (alteradas em 1871 para 7%)<sup>10</sup>. Para outros a região colonial crescera muito e o transporte pelos rios era insuficiente e obsoleto e não atendia mais a crescente produção imigrante. Só a ferrovia seria mais conveniente para atender essas exigências. O sacrifício financeiro inicial seria amplamente compensado pelo estímulo ao desenvolvimento ainda maior da região e proximidades.

Não podemos omitir que atrás desses debates estavam setores do latifúndio pecuarista, que não era favorável a construção de uma ferrovia fora de sua área de influência e gastando altos recursos do Estado em outra região. No outro lado estavam os prósperos comerciantes do complexo imigrante localizados em Porto Alegre, que eram os que verdadeiramente lucravam com a produção da zona colonial e seriam os maiores beneficiados com a obra.

Outra ilação que pode ser feita é a de que a construção da ferrovia também atendia os interesses da Monarquia, que dava 5% de garantia de juros dos 7% previstos<sup>11</sup>, de estabelecimento no Sul de um projeto colonizador bem sucedido, seja na povoação e proteção à fronteira, seja como concorrente ao poder político do latifúndio, não esquecendo o papel de celeiro agrícola para a zona central do país.

O contrato assinado com os ingleses era do mesmo padrão de outras obras na América Latina e no Brasil: sem concorrência próxima de outra linha, isenção de impostos alfandegários por mais de 10 anos, para que fossem importados todos os equipamentos, obviamente da Inglaterra. O contrato garantia uma boa qualidade técnica da linha. No entanto, dificuldades de lançamento na Europa, ou o que é mais provável, os interesses de lucros maiores por parte dos ingleses, atrasaram o início da obra e obrigaram a uma renegociação do acordo. As garantias de juros que haviam baixado para 5% dada a intervenção do deputado Gaspar Martins (representante da campanha) se elevaram para 7%, o capital da companhia foi reduzido e, principalmente, especificações técnicas foram alteradas visando à economia de recursos à custa do sacrifício da ferrovia, deformando os

---

<sup>10</sup> PICCOLO, H. (org.) *Coletânea de discursos parlamentares da Assembléia Legislativa de São Pedro do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre: Assembléia Legislativa, vol. 1, 1998. p. 175-180.

<sup>11</sup>SOUZA DIAS, José Roberto. op. cit. p. 49.

objetivos iniciais e condenando a transformar-se numa linha de transporte lento e de baixa rentabilidade.<sup>12</sup>

Portanto, observamos na primeira ferrovia questões que marcariam também toda a história das ferrovias no Estado e no Brasil. Os interesses políticos e econômicos dos grupos dominantes locais, o papel da Monarquia e a ação dos ingleses, todos esses fatores de uma forma ou de outra condicionaram o desenvolvimento, o sucesso e o fracasso das ferrovias. Este primeiro trecho foi construído como os demais no país e no continente, sem um plano de viação e sim para atender um segmento das elites locais que começava a se destacar economicamente. Implicou altos custos para a província devido à garantia mínima de juros sobre o capital investido e, como não houvesse um plano para a continuação da linha, - essencial para a sustentação financeira de uma via de pequena extensão - o trecho foi apenas concluído no início do século (para Taquara), portanto, 30 anos após a inauguração do segmento inicial.

A ação dos ingleses também teve influência negativa, dentro daquele esquema já mencionado, pois o Estado sem condições econômicas gastava (pelo pagamento das garantias de juros) numa linha cara e ineficiente. Os britânicos investiam seu capital na construção com total segurança de retorno, vendiam todo o material necessário com isenções aduaneiras, não tinham concorrência, endividavam o Estado, em seguida faziam empréstimos a juros altos para pagamento da dívida pública. Na verdade embora os lucros com a ferrovia fossem muito interessantes - apesar do déficit crônico da linha, mas que afinal era compensado em muito pela garantia de juros - os ingleses lucravam de forma direta com a venda de material ferroviário, combustível, pontes e estações inteiras e, principalmente de forma indireta com a corrente comercial inglesa de manufaturados. A contrapartida para este lucro fantástico era muito pequena.

Se a primeira ferrovia do Estado atendia a zona colonial e os comerciantes sediados em Porto Alegre, as outras linhas construídas ainda durante o Império tinham outros objetivos. Se a primeira linha tinha um objetivo eminentemente comercial e de atendimento a um setor das elites que emergia vigorosamente, e não atendia a um projeto global e sim a interesses específicos, como era o modelo latino-americano e brasileiro, as linhas que atingiam o sul da província obedeciam a um outro sentido.

---

<sup>12</sup>SOUZA DIAS, J.R. op. cit. p. 54-55.

O Rio Grande do Sul como província limítrofe com o Prata, região de distúrbios desde o período colonial entre espanhóis e portugueses, condicionava o Império a um tratamento diferenciado. Portanto, se nas outras províncias as linhas férreas eram construídas segundo interesses particularistas das elites locais sem nenhum plano regional e muito menos de viação nacional, o Rio Grande do Sul pela sua posição estratégica teve um projeto de viação.

É bom salientar que essa posição estratégica obedece a diferentes sentidos. Em primeiro lugar aos conflitos com a região do Prata, onde os interesses imperiais de expansão ou no mínimo de interferência na vida política eram claros, particularmente no Uruguai. Não esqueçamos porém os problemas que a própria província ocasionava ao centro político do país, com a elite latifundiária local, que não só era eficiente na proteção dessa fronteira, como ciente dessa sua importância militar, barganhava duramente com o Império seus interesses econômicos, até o limite, com a própria idéia de separação ou mesmo formação de um outro país com as províncias do antigo vice reinado do Prata, com quem tinham afinidades econômicas. Logo, havia não só o objetivo estratégico de manutenção da unidade territorial do país, mas imbricado a este uma necessidade política de integração econômica da província com o país, isolando-a da influência *platina*. Ficam claros os diferentes sentidos político, econômico, militar do Império e da província na questão da implantação das ferrovias na região.

É necessário destacar que o enfoque estratégico, muitos vezes analisado como componente secundário no processo, tinha uma importância relevante na época, afinal as querelas com os nossos vizinhos *platinos* eram seculares, vinham já do período colonial, mas havia outras mais recentes, desde a conflito da Cisplatina, luta contra os caudilhos *platinos*, até o confronto maior da Guerra do Paraguai. Relevante lembrar que após este conflito, os militares começavam a ter um papel mais representativo na vida nacional, apesar da marginalização que sofriam por parte do Império, e sem dúvida a questão da unidade territorial e consolidação do Estado Nacional lhes era muito cara.

Possivelmente o que provoca confusão entre os estudiosos, é que o estratégico estava imbricado com o econômico, sendo difícil separar as duas questões. Na verdade não havia só conflitos na região *platina*. Desde a época colonial, a região *platina* era um espaço de interação, interdependência e complementaridade econômica, havia uma troca de bens, serviços e trabalhadores, uma grande comunidade baseada na pecuária com

criadores e charqueadores, existiam relações familiares e mercantis, um sistema comum de propriedade da terra (latifúndio pecuarista), semelhantes mercados consumidores e mesmas vias de abastecimento e escoamento, os rios da região - inclusive boa parte dos conflitos na área travavam-se em torno da livre navegação desses rios.

No entanto, era esse *hinterland* econômico que estava sendo afetado pela construção do Estado Nacional pelos países na região, atendendo interesses internos e externos, de maior integração ao mercado mundial que o capitalismo estava demandando. A forma de inserção é que seria diferenciada. Boa parte do comércio da região era feito através do contrabando, também uma tradição que vinha do período colonial, que beneficiava o Uruguai e o porto de Montevideu, sobretudo os altos comerciantes (em geral ingleses) desta cidade, mas que também atendia alguns interesses da província sulina. No pós-independência esta realidade não se alterou profundamente. A falta de um transporte rápido, a obstrução da barra de Rio Grande, as variações de preços do gado conforme a época na fronteira levavam os rio-grandenses a se utilizarem do porto do país vizinho. Também por Montevideu vinham as importações para atender o consumo da região fronteira da província, e o norte uruguaio enviava o gado mais barato e de melhor qualidade exigidas pelas charqueadas da campanha. As baixas tarifas aduaneiras da república vizinha pressionavam o processo. Enfim uma realidade que, se beneficiava o Uruguai, não deixava de agradar aos latifundiários, charqueadores e comerciantes da fronteira, e que eram a parte hegemônica da elite rio-grandense no período.

Evidentemente os que pensavam numa integração maior do país condenavam o contrabando, pois além dos evidentes prejuízos ao fisco nacional - numa época em que os impostos de importação, dada a falta de indústrias, eram quase a única fonte de receita do Estado- conduziam a uma desnacionalização econômica quando se estava pensando num projeto de consolidação do Estado Nacional no aspecto político e de um mercado interno único no nível econômico. A esta idéia se filiavam setores emergentes das elites como os comerciantes do litoral (Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande) - os primeiros, beneficiários da próspera zona colonial - que por motivos óbvios combatiam o contrabando e apoiavam a nacionalização econômica.

Outro fato que temos que atentar e que o aspecto estratégico era não só em relação a proteção física da fronteira, mas também a segurança dos interesses

econômicos da região, isto é, proteger a produção e o comércio da fronteira, mas não apenas em período de guerra. O trem poderia combater o tradicional contrabando, lesivo aos interesses do país. As linhas férreas facilitariam e atrairiam os imigrantes, essenciais para o povoamento da zona fronteira, pois o latifúndio pecuarista existente não exigia muitos braços. Enfim, apresentava um conceito mais abrangente de segurança na fronteira, que não era meramente de proteção militar do território, e sim de povoamento e desenvolvimento da região, além da preocupação com os elementos produtivos do país, ameaçados pelo contrabando. Outro aspecto é que as ferrovias não sobreviveriam financeiramente se não houvesse um aspecto comercial imediato (como a linha Rio Grande-Bagé) ou estímulo a uma ocupação econômica a médio prazo (as linhas que seguiriam para o promissor norte da província). As linhas não deveriam ficar desconexas, e sim formar uma rede que as tornaria viáveis.

Lembremos que nesse espaço de tempo o avanço tecnológico na indústria armamentista se acentuava, e a capacidade de produção do país se tornaria fundamental. Defender o país não seria apenas quartéis e soldados no *front*, era uma retaguarda eficiente de produção, era povoar regiões pouco habitadas, era proteger a economia nacional e seus produtos frente ao concorrente estrangeiro. Obviamente havia a preocupação prática, a sustentação financeira das linhas, que não sobreviveriam sem uma atividade econômica que lhes desse suporte.

Se a estrada de ferro Porto Alegre-Novo Hamburgo atendia aos interesses da zona colonial e de beneficiários desta produção, os comerciantes, ao mesmo tempo, começou a discussão sobre as linhas que atingiriam a fronteira, não sendo despropositado raciocinar que os estancieiros da campanha, elite ainda dominante na província, pensavam em uma linha que os beneficiasse. De novo ocorreram debates na Assembléia Provincial sobre a oportunidade da obra, os critérios nas concessões, os altos custos e os empréstimos decorrentes, se não seria obrigação do governo central pelo caráter estratégico. Após os estudos, de acordo com a praxe, a concessão para exploração ia sendo vendida de um empresário para outro sem que as obras iniciassem, até finalmente chegar a constituição da “Southern Brazilian Rio Grande do Sul Company Limited” em 1883. A conclusão das obras ocorreu finalmente em dezembro de 1884 com a chegada em Bagé. É significativo que as obras tenham se agilizado com a chegada ao poder dos liberais da província no final da década de 1870 e o conseqüente apoio à

Monarquia. Sabemos que era o grupo mais ligado aos estancieiros da campanha, e seu maior líder, Gaspar Silveira Martins, era latifundiário da região.

Ao chegarem ao poder os liberais rio-grandenses se tornaram os mediadores entre as elites dominantes da província e o centro político, abandonando seu caráter reformista e apoiando a Monarquia. Entraram no jogo político imperial e, como detentores do poder, concederam privilégios, barganharam favores e conseguiram obras de infra-estrutura. Nessa posição foram os responsáveis pelo impulso comercializador, favorecido em grande parte pela ferrovia, graças a garantia de juros paga pelo governo central. A linha Rio Grande-Bagé estimulou modificações na estrutura da pecuária, especialmente em Bagé, com o cercamento dos campos e melhoria do gado. Se por um lado resultou igualmente numa maior unificação do mercado interno da província, ligando a fronteira ao litoral, por outro lado estimulava o tradicional comércio com o Uruguai, que também chegava com suas ferrovias à fronteira, prejudicando o grande comércio do litoral, que afinal era um dos segmentos que mais demandara a construção de ferrovias com o claro objetivo de liquidar a concorrência do contrabando<sup>13</sup>.

O combate ao contrabando já se fazia praticamente desde a fundação da Praça Comercial de Porto Alegre em 1858. Os comerciantes se posicionavam contra os custos dos transportes (a barra do porto de Rio Grande sempre com dificuldades), sobrecarga fiscal excessiva no Brasil, contrapondo-se a isso o Uruguai com as facilidades de transporte pelo porto natural de Montevideú, inclusive com baixas taxas de armazenagem e seguros, e a política do livre cambismo diminuindo as tarifas aduaneiras ou mesmo com ausência de taxas em alguns produtos<sup>14</sup>. Nesse sentido os protestos aumentaram a partir de 1861 quando o Uruguai habilitou os portos de Salto, Santa Rosa (atual Bella Union, vizinho a Barra do Quaraí), San Eugenio (atual Artigas, vizinha a Quaraí). Surgiu, então, em 1864, a idéia da tarifa especial, diminuindo impostos de certos produtos para enfrentar a concorrência *platina*, já que apenas repressão ao contrabando era ineficiente dada a extensão da fronteira uruguaia, na maior parte uma fronteira sem limitações geográficas precisas. Acordos internacionais com o Uruguai funcionavam apenas no papel, pois os interesses do contrabando e do comércio de trânsito se confundiam com os próprios

---

<sup>13</sup> BARETTA, Silvio R. D. *O RGS e a República: reflexões preliminares sobre a revolução de 1893*. São Paulo: Unicamp, s.d., mimeo. p.6.

<sup>14</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre e seu comércio*. Edição comemorativa do 125 aniversário da Associação Comercial de Porto Alegre, 1983. p.73-74.

interesses nacionais da vizinha república. A tarifa seria aprovado em 1878 com a ascensão de Gaspar Martins ao ministério.

As medidas de repressão ao contrabando não surtiam efeito. Sucediavam-se novas propostas, como a criação de zonas especiais, ou uma nova tarifa chamada especialíssima, sem resultado mais efetivo. Todas essas medidas surgiram na década de 80, pois a chegada da linha férrea não desarticulava o contrabando, até pelo contrário o estimulou. Desta forma todas essas medidas de protecionismo tarifário tornavam-se inúteis, já que a competição não mais ocorria em nível de mercados e sim de unidades de produção, pois o charque platino era produzido no Brasil e exportado como mercadoria nacional por Montevideú. As tarifas eram uma tentativa de revigorar a indústria de charque e couro com uma produção estagnada desde 1845, frente à concorrência *platina* no terreno da produção e das ligações comerciais legais e ilegais da fronteira com Montevideú<sup>15</sup>. Mas as medidas não visavam ao benefício da totalidade da produção de couro e charque, mas sobretudo a do eixo da “Southern”(Rio Grande-Bagé), maior prejudicada frente à concorrência *platina*. De outra parte, não se adotavam barreiras tarifárias nem repressão militar ao contrabando, pois se tal fosse adotado ocorreria prejuízo da importação do gado uruguaio para as charqueadas pelotenses, e com isso ao grande número de brasileiros que possuíam estâncias no Uruguai e ao contrabando de importação, importante para o consumidor da fronteira e aos poderosos interesses dos comerciantes locais<sup>16</sup>.

Desta forma, o partido Liberal de Gaspar Martins, de sólido apoio na região da campanha, beneficiava os criadores e charqueadores do eixo da “Southern”, conseguia a adesão do comércio do litoral e não desagradava de todo aos negociantes da fronteira, que seriam mais prejudicados com uma repressão militar mais restritiva. Entretanto para conseguir esses favores os liberais de Gaspar Martins eram obrigados a apoiar a Monarquia nos seus derradeiros anos, abandonando seu anterior inconformismo e, mais do que isso, atrelavam-se cada vez mais ao poder central. Construção de ferrovias e tarifas privilegiadas só poderiam ser conseguidas com o apoio da Monarquia. O aumento do círculo de sustentação política dos liberais de Gaspar Martins para além dos estancieiros da fronteira, dado o apoio dos comerciantes do litoral, era, no entanto, uma

---

<sup>15</sup> BARETTA, Silvio R.D. op. cit. p.9-10.

<sup>16</sup> Ibid. p.11-12.

solução que beneficiava somente pequenos grupos e prejudicava todos os demais, situação que os republicanos rio-grandenses souberam explorar na busca de distintos suportes ao seu projeto político. Não podemos, então, ser simplistas, pois se os liberais representavam os latifundiários da fronteira e tiravam dali sua grande força, também conseguiam apoio em outras regiões da província e em outros setores significativos da elite.

Outra linha que seguia basicamente o mesmo sentido comercial era a que ligava Barra do Quaraí a Itaqui, passando por Uruguaiana, e que foi concluída em 1888, pela Brazil Great Southern Railway. Já havia uma ligação ferroviária de Montevideú a Artigas, sendo que as mercadorias depois eram distribuídas pela linha brasileira. É interessante notar que a linha Barra do Quaraí-Itaqui ficou por muitos anos isolada do resto da malha férrea - a ferrovia que vinha de Porto Alegre só chegou a Uruguaiana no início do século(1907) - simbolizando a importância do comércio legal e ilegal com o Uruguai.

Outro fato que pode ser destacado era a proximidade da linha com a Argentina e o ponto inicial da linha, que estava na confluência dos três países. Não se pode descartar também a idéia de que os ingleses construtores das linhas uruguaias e brasileiras visassem ao rico comércio de trânsito que passava a fronteira sudoeste brasileira e atingia as províncias argentinas vizinhas ao Brasil. No caso específico da via brasileira era muito provável que os ingleses não estivessem interessados numa rede planejada, e sim no comércio de trânsito realizado a partir do alto comércio localizado em Montevideú.

Por último, nessa análise das ferrovias no período imperial, trataremos da linha Porto Alegre-Uruguaiana. A linha, propriedade do Império, teve seu projeto inicial aprovado em 1875, mas dois anos depois as autoridades determinaram uma reavaliação dos estudos e somente no final de 1877 começava a construção, que não partia de Porto Alegre e sim da margem do Taquari. As obras seguiram até 1879, quando por falta de verbas no limitado orçamento imperial foram paralisadas. Aliás, neste sentido, a construção da linha era tipicamente igual às outras implantadas no país. Ela arrastava-se em planos, revisões e na construção, por diferentes motivos, mas o mais usual e decisivo era que geralmente o caixa do Tesouro em baixa impunha interrupções, e como o país sempre estava em alguma crise as obras sofriam o efeito. Quando havia algum surto de desenvolvimento, geralmente baseado no bom preço do produto do país que tinha boa colocação no exterior, aceleravam-se as construções.

Desta forma o primeiro trecho foi inaugurado apenas em 1883 com a chegada em Cachoeira do Sul. Outro problema, também típico destas construções e que retardava as obras, era o sistema de empreitadas que fomentava o desleixo e a corrupção. Após as chuvas inúmeras obras tinham que ser reconstruídas devido ao precário material usado ou à negligência na execução. Em 1884 a linha alcançava a Santa Maria, ponto de partida para a futura linha norte. No último ano do Império, 1889, o governo central autorizava a concorrência para a extensão da linha sul de Bagé até Cacequi e, no mesmo ano, o tronco central tinha como meta atingir a segunda cidade para fazer a ligação com a estrada de ferro Rio Grande-Bagé.

O objetivo da linha atendia a diferentes propósitos, estratégicos, recebendo o apoio dos militares (que sustentavam o tronco principal, as outras vias ficariam para depois), do governo central que, se pensava o estratégico não esquecia o comercial e o político, e dos setores mercantis de Porto Alegre, beneficiários da produção colonial.

Os comerciantes de Porto Alegre que sustentaram enfaticamente o projeto da linha Porto Alegre-Novo Hamburgo, também apoiaram a ligação da capital com Uruguiana, inclusive conseguindo impor seu ponto de vista de que ela deveria passar por Santa Maria, e não por São Gabriel, conforme a opinião dos militares<sup>17</sup>. Preferiam a primeira cidade, pois assim a via férrea atravessaria importantes núcleos coloniais e seria ponto de partida para a promissora região norte do Estado. A extensão da via pelo interior da província consolidaria os negociantes de Porto Alegre como maiores intermediários de comercialização de uma considerável área geográfica. Criticavam por isso a penosa alternativa que era o transporte fluvial pelo Jacuí, que acompanhava paralelamente a linha principal em um considerável trecho. De uma maneira geral, este grupo foi sempre estimulador da construção de linhas férreas, principalmente àquelas que alcançavam a zona colonial em expansão, e da resolução dos problemas de transportes, incluindo-se a desobstrução da barra de Rio Grande<sup>18</sup>.

A construção de ferrovias no período imperial resultou, portanto, da conjunção de diferentes interesses políticos, econômicos e sociais, num espaço de tempo em que ocorreriam alterações profundas na província, no país e no mundo. A ferrovia pioneira atendia as reivindicações do emergente grupo comercial da capital. Era transportadora da

---

<sup>17</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. op. cit. p.85-86.

<sup>18</sup> Ibid. p.86.

produção colonial em rápida expansão, beneficiava os construtores e fornecedores ingleses (bem como os acionistas da companhia em Londres) e agradava o centro político e econômico do país, setor voltado para o mercado externo, que fornecia os gêneros alimentícios necessários àquela região, e, politicamente, beneficiava um grupo que se contrapunha ao tradicionalmente rebelde setor pecuário da província.

No entanto, o Império era obrigado a negociar com a elite ainda dominante politicamente - apesar de sua lenta decadência econômica - o latifúndio pecuarista da campanha, pois não lhe interessava ter contra si uma região explosiva politicamente num momento de consolidação do Estado Nacional, pois os estancieiros eram historicamente eficientes guardiões das conturbadas fronteiras com o Prata. Esta aproximação se acentuaria quando os liberais, tradicionalmente contrários ao centralismo monárquico, chegaram ao poder no centro e na província, na última década do Império. Dentro desse contexto, a região da campanha seria beneficiada com uma linha férrea, na década de 1880, a Rio Grande-Pelotas-Bagé, uma área de domínio econômico e político dos liberais, o que correspondia aos interesses de nacionalização da produção e comércio frente ao contrabando, neste aspecto unificando os desejos do Império, dos latifundiários e dos comerciantes do litoral. Portanto, nesse sentido, a linha férrea atendia o objetivo estratégico de unificação do mercado interno e proteção à produção nacional.

A terceira via, a linha tronco Porto Alegre-Uruguaiana, atendia claramente os objetivos estratégicos e beneficiava o setor comercial de Porto Alegre. Se em 1874, este grupo ao construir a primeira ferrovia no Estado, simbolizava sua força econômica, sua pujança se acentuou nas décadas seguintes. A produção da zona colonial não parava de aumentar enquanto no tradicional setor economicamente dominante o latifúndio pecuarista, aumentava a estagnação desde a década de 1860. Obviamente esta realidade teve reflexos políticos. Os liberais, embora centrados na campanha, buscaram ampliar suas bases cooptando os setores comerciais do litoral e da zona colonial. Gaspar Martins, maior líder liberal, conseguiu o voto para os não-católicos, granjeando grande apoio na região colonial, e no seu partido militavam ilustres representantes do comércio e intelectuais da área imigrante. No entanto, mesmo estes apoios não satisfizeram os desejos de maior participação política e benefícios em obras de infra-estrutura essenciais para a sua expansão econômica.

Traçamos, desta forma, um painel das ferrovias no período imperial, sem exagerar sua importância, mas também sem menosprezar as consequências da sua instalação. Na campanha, a ferrovia acelerou modificações no latifúndio pecuarista; na zona colonial foi essencial na expansão da economia imigrante. Muitas vezes seus propósitos iniciais não foram atingidos, como, por exemplo, eliminar o contrabando, até pelo contrário acabou estimulando-o. Por outro lado, não deixaram de ocorrer muitos problemas na sua implantação, os quais acabaram por desvirtuar muitos dos objetivos iniciais e mesmo prejudicar a longo prazo suas possibilidades como meio de transporte moderno e eficiente. No entanto, sabemos que a tecnologia por si só não resolve as questões de uma dada sociedade, pois sua aplicação correta depende de muitas variáveis dos diferentes setores envolvidos. O quadro político e econômico exerce uma forte pressão, embora não única. Interesses externos influenciaram na construção e administração das linhas, a maioria das vezes conflitantes com os desejos nacionais. Portanto, analisar a formação das ferrovias, sem considerarmos o contexto que a envolve, pode levar a erros na interpretação do processo, ou insuficiência de sua compreensão, valorizando visões parciais equivocadas.

### Ferrovias gaúchas no Período Republicano

A Proclamação da República atendia politicamente aos anseios de setores hegemônicos que não mais encontravam no quadro político e administrativo imperial respostas para suas propostas de maior crescimento econômico. O antigo regime, baseado no latifúndio escravocrata cafeeiro do Rio de Janeiro e do norte açucareiro do país, não tinha mais condições de satisfazer aos grupos que haviam crescido extraordinariamente nas décadas anteriores. A partir da década de 1850 os capitais que eram dirigidos ao tráfico de escravos tiveram que procurar outros negócios. A vinda de imigrantes e a expansão da cultura do café para São Paulo colocaram em xeque as estruturas econômicas e sociais do Império. A impossibilidade de abrir o sistema aos novos grupos dava origem à formação do Partido Republicano em oposição aos antiquados partidos políticos que davam suporte à Monarquia. Externamente a pressão era por uma maior inserção do país nos quadros do capitalismo internacional, que implicava, entre outras medidas, a abolição da escravatura, suporte dos grupos que

apoiavam o Império. Portanto, pressões internas e externas provocaram a mudança do superado regime monárquico, em benefício de novos grupos que emergiam e não encontravam participação política adequada a sua fundamental importância econômica.

No Rio Grande do Sul essas injunções afetaram a realidade econômica e política do Estado. A abolição da escravatura que precedera e encaminhara o advento da República criara um mercado de trabalhadores livres no centro do país, região onde a prosperidade do café possibilitava a criação de um mercado interno ainda mais favorável à produção agrícola. O grande crescimento populacional de São Paulo (principalmente de imigrantes que chegavam para substituir os escravos) criava a possibilidade para que o Rio Grande do Sul, tradicional produtor voltado para o mercado interno, exportasse seus produtos da zona colonial. O Estado se inseria como economia periférica ao setor de mercado externo (São Paulo com sua produção de café), o único que participava da dinâmica do capitalismo mundial.

No entanto, para sustentar o café, nosso principal produto de exportação, contraíam-se empréstimos junto ao mercado londrino para construção de ferrovias, portos e outros melhoramentos, em consequência aumentando a dependência externa e constituindo um verdadeiro ponto de estrangulamento da nossa economia, agravada pelos compromissos financeiros, mas estimulando uma incipiente industrialização substituidora de importações. Por sua vez este processo tornaria mais urgente uma interligação ainda maior entre o setor voltado para o mercado externo e o grupo voltado para o mercado interno.

Esta não era uma situação nova para o Estado. Economicamente o Rio Grande do Sul se caracterizara por uma situação de dependência em relação ao centro do país desde o período colonial. Não tendo nenhum produto de exportação significativo para o exterior, sua importância inicial para a coroa portuguesa se dava pela ocupação territorial junto aos limites da região *platina*, rico escoadouro comercial das minas do Peru. Seja com a pecuária da campanha ou com a produção agrícola da zona colonial, o Estado possuía uma base diversificada para atender o mercado interno. Portanto, a região se caracterizaria por sua vocação para a exportação para o mercado interno, posição que se consolidou na República Velha<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> CASTRO, Antonio Barros de. *7 ensaios de economia brasileira*. Rio de Janeiro:Forense,1976.v.2. p.120

Politicamente o Rio Grande do Sul sofria um impacto com a ascensão do Partido Republicano Rio-grandense frente ao hegemônico Partido Liberal. O PRR representaria em nível regional as novas forças que não encontravam no restrito jogo político imperial possibilidades de influenciar na direção de um maior desenvolvimento econômico de todo o Estado. Ao PRR se contrapunham os liberais, que se atrelaram à Monarquia nos últimos anos do Império, e representavam os estancieiros da campanha. É certo que os liberais cooptaram outros setores, inclusive urbanos e coloniais, mas a predominância era dos interesses dos grupos mais poderosos da fronteira. Mesmo algumas concessões econômicas e políticas dos liberais não atraíam a maioria desses grupos emergentes das elites, que rejeitavam a própria forma do sistema político monárquico sustentado na troca de favores e privilégios por votos. Ao particularismo e favorecimento dos liberais se opunha o discurso republicano de atendimento de toda a sociedade e não apenas a um grupo determinado.

Economicamente as mudanças se baseavam no contínuo crescimento da zona colonial e estagnação da campanha, embora esta ainda mantivesse seu domínio. Entre 1870 e 1890, ocorreram modificações econômicas fundamentais devido às inovações tecnológicas, à imigração e ao investimento externo, semelhantemente ao que ocorria no Prata, ainda que de forma mais atenuada. O cercamento dos campos e o cruzamento de raças mantinham, no entanto, o ramo pastoril dominante, favorecido pela evolução nos transportes: vapor, ferrovias e fretes baixos. Por outro lado, entre 1872 e 1890, aumentara a população, sobretudo na zona colonial, onde dominava o minifúndio policultor<sup>20</sup>.

O PRR teve origem tardia na província se comparado ao centro do país. Em São Paulo tal ocorreu em 1870, aqui somente em 1882. A geração de advogados e estancieiros, nascidos entre 1855 e 1864, diferiam dos paulistas pela doutrina positivista desde a fundação do partido. Amplamente minoritários, com pouca representatividade até o final do Império, formavam, no entanto, um núcleo forte, sob a liderança de Júlio de Castilhos, e agiam politicamente junto a outros grupos marginalizados pelo sistema político, como os militares na questão militar, apoio que lhes seria muito útil no futuro. A origem social dos republicanos era a de fazendeiros não tão enriquecidos da zona central e sul da província, que não se haviam beneficiado da malha de transportes, que isolados

---

<sup>20</sup> LOVE, Joseph. *Regionalismo gaúcho*. São Paulo: Perspectiva. p.17-19.

pagavam fretes mais elevados e não se alinhavam politicamente com o setor latifundiário do eixo da “Southern”(Rio Grande-Pelotas-Bagé), predominantemente do partido liberal. A diferença essencial, no entanto, era que possuíam uma maior ligação com os elementos urbanos não valorizados pelo sistema político imperial. Participavam secundariamente da oligarquia que dominava econômica e politicamente o Estado.

Outra diferença com os republicanos de outros estados, era que aqui o PRR não se baseava em liberais descontentes - que, pelo contrário, apoiaram a monarquia no seu final - e contaram com a simpatia dos antigos conservadores, descontentes com o domínio do partido de Gaspar Martins<sup>21</sup>. Nos outros estados ocorrera uma recomposição das elites locais.

Embora originários de uma mesma classe social, a que se ligava ao latifúndio pecuário, defendiam, após a proclamação da República, diferentes projetos políticos e econômicos que travavam um embate, o que culminou na Revolução Federalista (1893-95). O caminho ao poder dos republicanos foi penoso, longo, com insurreições, dissidências e derrotas eleitorais. De um partido insignificante no início dos anos oitenta, superaram os conservadores, mas ainda estavam longe dos dominantes liberais quando da proclamação da República.

O período inicial da República foi marcado por uma instabilidade política: ora os republicanos atingiam o poder, ora dissidentes republicanos aliados aos liberais ascendiam. Como não era o setor hegemônico, buscaram apoio fora da oligarquia, principalmente nos emergentes grupos urbanos e coloniais, e de regiões do Estado menos favorecidas pelos liberais, como o centro e o norte. Nacionalmente, com a República subiram ao poder o grupo cafeicultor paulista e os militares. Estes foram essenciais no apoio aos republicanos gaúchos, mesmo após a saída dos militares do poder central. Os laços vinham desde a questão militar, quando Júlio de Castilhos apoiara decididamente o exército. Os monarquistas, apoiando os liberais de Gaspar Martins na Revolução Federalista, não deixavam muitas opções aos militares, e o apoio ao PRR era inevitável.

Essencial na estruturação do partido foi sua orientação positivista desde o início. Egressos em sua maioria da faculdade de Direito paulista encontraram na doutrina positivista um projeto político e econômico que lhes serviria de base de pensamento e

---

<sup>21</sup> PINTO, Celi. *Positivismo, um projeto político alternativo*. Porto Alegre: L&PM, 1988. p.9-10.

ação. O caráter autoritário da República pretendida por eles encontrava suporte na tradição política rio-grandense, região desde a época colonial marcada pela forte militarização. No período de propaganda republicana já se fazia sentir o uso da doutrina positivista e sua instrumentalização. O PRR, diferente dos republicanos paulistas e de acordo com o positivismo, se posicionava claramente pela abolição dos escravos, beneficiado pelo fato da escravidão ter pouco sentido econômico na Província e na década de oitenta ter amplo alcance social, diferente da década anterior em São Paulo, quando do surgimento do Partido Republicano Paulista<sup>22</sup>. O combate à Monarquia se sedimentava na teoria dos três estados de Augusto Comte, fundador da doutrina, devendo ser substituída no estágio positivista pela ditadura republicana.

A importância da doutrina positivista é matéria de grandes discussões na historiografia gaúcha. Segundo alguns autores, ideologia conservadora na Europa, já decadente quando aportou na América, teria aqui um viés modernizante quando não socialmente progressista. Augusto Comte, entre outras influências, fora secretário de Saint Simon, socialista utópico, que pregava “o ideal reformista de um Estado-Providência: um vasto e organizado aparelho público que ao mesmo tempo estimula a produção e corrige as desigualdades do mercado”, recompensando os fortes, mas protegendo os fracos<sup>23</sup>. Apesar de divergências com seu mestre, esta idéia básica Comte manteve. Por outro lado, havia um face conservadora, sendo favorável à modernização burguesa e contra uma reação conservadora, manifestava-se a favor da ordem e contra uma revolução social, que poderia ser resumida no lema “progresso dentro da ordem”<sup>24</sup>. Logo, uma ideologia com contradições gerando várias interpretações, ao ponto de alguns autores falarem de positivismos. Para tornar mais complexa a questão, poderíamos acrescentar que as ideologias são dinâmicas, sujeitas a compromissos, omissões, resistências, deslocamentos e empréstimos, variam conforme as mudanças de interesse material ou político dos seus usuários, ajustam-se no tempo e no espaço, até mesmo algumas vezes levam a caminhos contrários a alguns desses interesses ou defesa de posições que não levam a vantagens imediatas<sup>25</sup>.

---

<sup>22</sup> LOVE, Joseph. op. cit. p.30.

<sup>23</sup> BOSI, Alfredo. *Dialética da Colonização*. São Paulo: Cia. Das letras., 1993. p.274.

<sup>24</sup> BOEIRA, Nelson. O Rio Grande de Augusto Comte. In: DACANAL, J.H. & GONZAGA, S.(org.). *RS: Cultura e Ideologia*. Porto Alegre, Mercado Aberto, 1980, p. 34.

<sup>25</sup> BOEIRA, Nelson. op. cit. p.36.

No caso do positivismo as diferentes interpretações começaram com o próprio Augusto Comte. De uma fase inicial calcada na razão, mais científica, após seu encontro com Clotilde de Vaux, alterou sua filosofia em pontos importantes, para uma linha que contemplava a emoção e a regeneração moral, de uma filosofia da história para uma religião da humanidade, provocando a divisão entre seus seguidores. Portanto, no Brasil o positivismo já chegou dividido. A Sociedade Positivista do Rio de Janeiro seguia a linha mais racionalista, mas o encontro de Teixeira Mendes e Miguel Lemos com Laffite em Paris transformou-os em ortodoxos, fundaram a Igreja Positivista e entraram em conflito com outras correntes positivistas, que circulavam no Brasil. Algumas idéias de Comte encontravam fértil terreno na tradição política brasileira, como a idéia de progresso na ordem, ordem no progresso. A crença extremada na razão, o cientificismo, também estava muito em voga, a própria idéia de República como estágio político último foi bem instrumentalizada contra a Monarquia.

Assim, havia seletividade e operacionalidade na recepção, com grupos sociais adaptando para fins próprios algumas idéias e rejeitando outras. Havia facções crentes nos benefícios da ciência e da técnica (médicos, engenheiros, matemáticos), muitos deles construtores e planejadores de ferrovias; existiam os militares - em contradição em relação a uma doutrina calcada no pacifismo - que, sem representação social, adotaram a idéia de ditadura republicana como forma de assumir o poder; e havia os políticos gaúchos que encontraram na obra de Comte uma base doutrinária que lhes permitiu chegar ao poder e mantê-lo, mas que conforme a conjuntura empregaram este ou aquele princípio do eclético pensador francês.

Desde seu congresso de fundação em 1882, o PRR mostrou sua orientação positivista nas linhas gerais. O cenário político da província era adverso: os liberais dominavam sob a liderança incontestável de Gaspar Martins, os republicanos não elegeram ninguém neste ano e planejavam editar um jornal, que tomaria forma no ano seguinte com o nome de "A Federação". O documento emitido falava em propaganda republicana com caráter pacífico e moderado através da persuasão e convencimento e afastando-se de idéias revolucionárias, adversas à índole do partido e que não queria o progresso sem a ordem<sup>26</sup>. Promoveram congressos no interior e fundaram clubes. No

---

<sup>26</sup> KLIEMANN, Luíza H. S. A ferrovia gaúcha e as diretrizes de Ordem e Progresso. Revista de Estudos Ibero-Americanos, Porto Alegre, PUCRS, 3(2), dez. 1977. p.199.

congresso de 1884, organizaram a propaganda e o programa dos candidatos do partido com base francamente positivista. Além de enfatizar o federalismo, apontavam para um plano de viação com caráter estratégico, de desenvolvimento industrial e de relações interiores<sup>27</sup>. Em tom prático, defendiam que as medidas ainda podiam ser aplicadas dentro do regime monárquico. Em 1887, em reunião na fazenda da Reserva (propriedade de Júlio de Castilhos) abandonaram o evolucionismo positivista e pregaram a revolução contra o terceiro reinado, esquecendo da diretriz de 1882 de propaganda pacífica e de convencimento. Editor do “A Federação”, Júlio de Castilhos se destacava como jornalista combativo e polemista, atacava os dois partidos do Império como sem programas e sem bases ideológicas, questionava Gaspar Martins como acomodado após o período de rebeldia de 1868/1877.

Com o positivismo, o PRR tentava atrair os setores mais modernos das elites, pregando o progresso material sem prejuízo da hierarquia social. Agradava a Júlio de Castilhos e a seus seguidores a idéia de ditadura republicana, mas não se pode acusá-los de simples apropriação de Comte, embora reafirmassem sempre dívida teórica para com ele. Abolição da escravatura, separação Estado e Igreja, educação primária universal, incorporação do proletariado, equilíbrio orçamentário, legislativo somente com funções de aprovação do orçamento foram algumas das idéias seguidas pelos republicanos. Simpatizavam com o positivismo religioso, mas preferiam o ideário político de Comte.

Júlio de Castilhos continuava se destacando como editor e, no episódio da questão militar, conseguiu atingir o Império e, ao mesmo tempo, formar uma sólida aliança com o setor castrense e com o futuro presidente Deodoro da Fonseca. No último ano do Império, Castilhos era chefe incontestado do PRR, partido muito bem organizado. Mesmo assim o advento da República surpreendera os republicanos, e encontrava os liberais ainda muito sólidos no Estado. Articulou com Deodoro o exílio de Gaspar Martins, perdendo os liberais o seu líder, e conseguiu o apoio de alguns conservadores contrários ao líder liberal.

Deodoro nomeara presidente do Estado o Visconde de Pelotas, mas era Castilhos quem articulava o jogo político e se apoderava do aparelho estatal, expulsando os liberais dos cargos. Era imprescindível o controle da máquina. Os republicanos eram minoritários e havia a necessidade de desalojar os opositores, que dominavam economicamente o Estado. O PRR forte junto ao Governo Central e fazendo o uso das fraudes venceu as

---

<sup>27</sup> Ibid. p. 201.

eleições para a Constituinte apresentando uma bancada coesa, apesar das dissidências que começavam a surgir devido à forte centralização em torno de Castilhos, que se não conseguiu impor a base positivista, pelo menos salvaguardou algumas conquistas, essenciais para a autonomia do Estado. Nas eleições estaduais o PRR venceu facilmente, sobretudo no litoral e serra. O suporte ao golpe de Deodoro, junto com outras medidas anteriores de apoio ao Governo central, geraria uma dissidência republicana significativa.

Aprovada a Constituição Federal, Castilhos elaborou praticamente sozinho a Constituição Estadual de 14/07/1891. Além de garantir um executivo forte, essencial para o projeto político republicano e de acordo com a doutrina positivista, nas suas teses econômicas, entre outras propostas, privilegiava o desenvolvimento harmônico, a criação do imposto territorial, a proteção às indústrias nacionais, a repressão ao contrabando. Diretamente ligado ao nosso estudo estariam: a promoção dos meios de transportes; “a organização de um plano geral como garantia da defesa do território nacional, do desenvolvimento industrial e facilidade de suas relações exteriores”; a socialização dos serviços públicos, quando este não possa ser explorado por particulares, senão sob a forma de monopólio ou privilégio<sup>28</sup>. Evidenciava-se a preocupação com a ordem e o progresso técnico, o desenvolvimento material da sociedade, idéias extraídas diretamente do positivismo. As teses apresentadas demonstravam a importância com a questão específica dos transportes e a própria estatização desses serviços públicos. Basicamente a repetição do programa de 1884 serviria de orientação para os anos seguintes, e dentro do espírito pragmático do PRR, ora sendo seguida claramente quando as condições o permitissem, ora sendo postergada em consideração a alguma conjuntura desfavorável.

O apoio ao golpe de Deodoro serviu de mote à oposição de liberais e republicanos dissidentes, que derrubaram Castilhos e auxiliaram na queda de Deodoro. Formariam o “governicho” apelido dado pelos republicanos ao governo que assumiu. No entanto, uma união esdrúxula entre antigos adversários não poderia durar muito. Conflitos internos acentuados com a volta do exílio de Gaspar Martins dividiam os aliados. Ao mesmo tempo, Floriano Peixoto temeroso do retorno à Monarquia com o líder liberal, apoiou o PRR depois de constatar a fraqueza da dissidência republicana como mantenedora da

---

<sup>28</sup>DIDONET, Zilah C. *O positivismo e a constituição rio-grandense de 14 de julho de 1891*. Santa Maria: Imprensa Universitária, 1977. p. 77-84.

ordem republicana. Após manobras Júlio de Castilhos retornou ao poder no Estado, com o apoio decisivo do exército. Entretanto, os liberais não estavam dispostos a conviver com esta situação. O PRR no poder controlava o executivo, legislativo e judiciário, não havia muitas alternativas fora do confronto bélico direto. Dois projetos políticos e econômicos inconciliáveis se antepunham, a revolução federalista era o reflexo desse quadro. A guerra se desenvolveu num quadro de crise econômica internacional na última década do século XIX que se refletia no Estado.

Os federalistas (nome dado aos antigos liberais) defendiam o liberalismo político contra a ditadura republicana, pois tinham a certeza do domínio político em vista de sua hegemonia econômica. Por outro lado, embora dessem a derrubada da monarquia como fato consumado, pretendiam a manutenção do modelo político anterior, de um centro forte delegando poderes aos senhores locais, os latifundiários pecuaristas. Apelavam para a especialização na pecuária como solução dos problemas, baseados na teoria das vantagens comparativas do ideário liberal. No entanto, clamavam pelo protecionismo aos seus produtos, numa divergência com seus princípios liberais. Criticavam o descaso dos governos estadual e federal com a ineficiência dos transportes para o escoamento da produção<sup>29</sup>.

Os republicanos pensavam a solução da crise numa visão bastante diferenciada dos federalistas. A crise seria fruto da própria economia exportadora pecuária, de um único produto dependente de preço formulado fora do Estado. A solução seria o incentivo à policultura agrícola, a diversificação de produtos, a industrialização na pecuária através dos frigoríficos, quebrando a dependência exagerada da monocultura. Facilitava tal posição o fato de o complexo colonial ter sofrido menos com a crise que o latifúndio pecuarista. O ideário positivista no aspecto político, com a defesa da ditadura republicana, era essencial para desmontar a máquina liberal e controlar o aparelho estatal, solucionando, assim, a paralisia administrativa que obstaculizava o rápido desenvolvimento econômico requerido pelos novos atores sociais emergentes, atendendo ao preceito da eficiência técnica dos ensinamentos de Comte.

Também não pode ser esquecida a crise política nacional, com o regime republicano em afirmação enfrentando um conflito que ameaçava sua consolidação. O

---

<sup>29</sup>FONSECA, Pedro C. Dutra. Revolução Federalista: uma interpretação. In: *Pensar a Revolução Federalista* (Orgs. Francisco Neves e Luis Henrique Torres, Ed. Furb, Rio Grande, 1993), p. 24.

apoio dos militares, então no poder no governo central, foi essencial para a vitória republicana no Estado. É bom não esquecermos que o positivismo tivera uma profunda difusão nas forças armadas e lembremos a participação de Castilhos na questão militar. Entretanto, é necessário salientar que era uma união instável, os militares não aceitavam a idéia de federação, cara aos republicanos, pois ameaçaria a unidade nacional, levando os republicanos federalistas radicais à dissidência. Por outro lado, era uma ligação inevitável, não poderiam prescindir um do outro, o PRR não possuía um consenso entre as elites dominantes locais, e o exército encontrara na República a possibilidade de participação política mais ativa que a Monarquia lhe negara. A ameaça federalista poderia levar ao retorno do poder das forças políticas locais, os latifundiários com seus interesses regionais, que ameaçavam o centralismo político. Outro fator era a existência de uma milícia particular dos fazendeiros, o que contrariava o monopólio da violência que os militares tanto prezavam. Portanto, a Revolução Federalista se inseria numa conjuntura de crise econômica mundial que afetou o latifúndio, imbricada em uma crise política nacional com a consolidação da República. Estruturalmente se dava uma confrontação de projetos políticos e econômicos divergentes das classes dominantes do Estado.

A vitória dos republicanos levava a uma consolidação de seu poder e impunha seu projeto político e econômico. Político no sentido de uma república autoritária, pois seria impossível o seu domínio num sistema oligárquico onde as elites agrárias dominantes tinham a hegemonia. Econômico pois se baseava numa diversificação da estrutura produtiva do Estado e de aceleração do desenvolvimento, buscando fugir da dependência de um único setor - a pecuária. A busca desta diversificação econômica atendia o desejo de aumento da restrita base de apoio política republicana. Logo, era uma relação dinâmica, onde o econômico se imbricava com o político, e o político com o econômico.

Obviamente este raciocínio não pode dar motivo a simplificações. O PRR não abandonava o latifúndio pecuarista, apenas o tratava como mais um setor e incentivava outras atividades para não ficar subordinado a grande propriedade. Estimulou o desenvolvimento pecuário, mas este fazia parte de um todo. Politicamente não poderia ser diferente, pois muitas lideranças republicanas eram latifundiárias e da campanha. Evidentemente com o tempo e o desenvolvimento econômico das regiões centro e norte haveria uma preponderância maior destas no espectro político do PRR. Por outro lado, o projeto liberal não descartava uma aliança com outros grupos, como aliás já havia feito

com sucesso no Império, apenas queriam manter o poder político hegemônico no latifúndio pecuarista, e no aspecto econômico a atividade prioritária seria a pecuária, com a especialização neste setor que o Estado deveria ensejar. Tal projeto, com a estagnação da grande propriedade e com o frágil apelo junto aos outros setores que ascendiam, tendeu a restringir ainda mais um maior apoio à causa liberal durante a República Velha.

No entanto, embora desalojados do poder, os liberais não estavam destruídos. Ainda continuavam poderosos - sua decadência foi lenta - eram constante ameaça à nova ordem, mesmo após a revolução de 1893. Em 1923, provocaram um novo conflito; em 1928, sua unidade junto aos antigos adversários foi essencial para a revolução de 30. A própria divisão das classes dominantes locais prejudicou o PRR junto ao governo central. As oligarquias regionais tinham que se apresentar monolíticas para um sucesso político nacional, o que não era o caso gaúcho. Por outro lado, com o apoio da brigada, do exército e de amplos setores sociais, resistiria a ameaças de desestabilização freqüentes na República Velha nos outros estados.

A revolução federalista foi vencida com o apoio decisivo do governo central, comandado por um militar, Floriano Peixoto, e com as forças armadas ao lado de Júlio de Castilhos, e, internamente, com o suporte de diferentes setores e a formação de uma milícia bem organizada, a Brigada Militar. Também se destacava a sólida coesão interna do PRR, conquanto as seguidas dissidências diminuíssem as bases do partido, ao mesmo tempo reforçavam a unidade partidária e a liderança férrea de Castilhos. Com a ascensão de Borges de Medeiros (embora sob a tutela de Castilhos) começava a fase de legitimação e institucionalização do regime<sup>30</sup>.

Particularmente aqui começaria o estudo mais direto das ferrovias, porquanto o conturbado início da República (no país e no Estado), a revolução federalista e os anos subseqüentes prejudicaram sensivelmente a existência de uma política administrativa e de transportes. Com a relativa pacificação e a subida de Borges ao poder se tornariam mais claras as perspectivas.

Observe-se, no entanto, que já em 1895 percebiam-se os primeiros indícios da preocupação do PRR com a questão de transportes em consonância com o programa do partido de 1884 e a Constituição estadual de 1891. A mensagem de 1895 à Assembléia

---

<sup>30</sup>TRINDADE, Hégio. Aspectos políticos do sistema partidário republicano rio-grandense, 1882-1937. In: DACANAL, J. H. & GONZAGA, S. *RS: Economia e Política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979. p.47.

de Representantes mencionava o desejo de prolongamento da linha Porto Alegre-Novo Hamburgo a Taquara<sup>31</sup>, essencial para o desenvolvimento da região colonial, bem como para a própria saúde financeira da companhia, que embora sendo inglesa, pela garantia de juros, obrigava o pagamento pelo Estado de altas somas<sup>32</sup>. O governo aproveitava para criticar a monarquia (e os liberais) pelo contrato leonino na ferrovia, altamente lesivo aos interesses da sociedade.

Mas a realidade dos transportes no Estado era caótica. Na última década do Império pouco se fizera. A região colonial e a fronteira não havia uma integração maior. A linha Bagé-Rio Grande isolada ao Sul favorecendo a pecuária e as charqueadas, o pequeno trecho da capital ao complexo colonial beneficiando o setor comercial de Porto Alegre, e a linha tronco estratégica e comercial avançava lentamente, chegando a Cachoeira em 1883 e a Santa Maria em 1884, mas sem ligação direta com a capital e longe ainda do seu ponto terminal em Uruguai. No extremo oeste e também completamente isolada das demais, a ferrovia ligando Itaqui à Barra do Quaraí, atendendo aos interesses do comércio de trânsito e do contrabando com o Prata. Tínhamos, portanto, um sistema viário completamente desarticulado, refletindo a descontinuidade administrativa do Império e a falta de um planejamento global, com diferentes setores pressionando para a construção de linhas sem uma lógica de integração que visasse a um maior desenvolvimento econômico.

Com a proclamação da República e a implantação de um regime mais afinado com a idéia de um capitalismo internacional, as ferrovias tomavam um novo impulso. O caráter estratégico num sentido mais amplo não só de proteção de fronteiras mas também de defesa dos interesses econômicos do país como um todo começava a predominar, particularmente se lembrarmos que os dois primeiros presidentes, militares, permitiriam antever essa nova visão. No entanto, as crises política e financeira nacionais (ligadas à crise externa dos anos 90) e a própria Revolução Federalista impediram um maior desenvolvimento das ferrovias gaúchas. Em 1890, o tronco central (Porto Alegre-Uruguai) chegava a Cacequi, futuro ponto de entroncamento com a linha sul Bagé-Rio Grande. Ao norte começava a ligação com o centro do país pela linha Santa Maria até Itararé (São Paulo), o trecho gaúcho era projetado até o rio Uruguai, mas em 1894

---

<sup>31</sup>A Federação. Porto Alegre, 09.01.1896, p. 1.

<sup>32</sup>A Federação. Porto Alegre, 06.02.1896, p. 1.

apenas chegava a Cruz Alta. A concorrência foi vencida por uma companhia belga, quebrando o monopólio inglês no Estado e, como veremos adiante, era o primeiro passo de um plano que previa o domínio belga em toda a rede férrea do Rio Grande do Sul.

Se questões conjunturais como as crises econômica e política afetavam o desenvolvimento das ferrovias, problemas diretamente ligados à estrutura da política e economia brasileira também se faziam sentir. Os militares chegaram ao poder, mas a consolidação do novo regime não impediu que as oligarquias civis retornassem ao comando econômico e político da nação. Anteriormente no congresso já faziam valer seus pontos de vista. Na questão ferroviária já em 1892 o legislativo começara a estudar o arrendamento do patrimônio da União para o capital privado e, no ano seguinte, formou-se uma comissão. As comissões se sucederam com resultados semelhantes, crítica à interferência do Estado e à má administração da União, o que gerava constantes déficits para o erário, o que somado à falta de recursos, tendia para que passasse o controle das vias ainda públicas para mãos privadas. Evidentemente esta era uma visão superficial da questão, pois ferrovias exigiam grandes recursos na construção, manutenção e expansão, e não poderiam ser analisadas por um viés meramente contábil, de respeito extremado ao dogma liberal de equilíbrio entre receitas e despesas. Obviamente tal propósito também atendia aos interesses externos de pagamento das dívidas contraídas, além do arrendamento do lucrativo sistema de transporte. No caso a soberania nacional e os interesses do país ficavam num segundo plano.

O problema das ferrovias era bem mais complexo do que reduzido apenas à má administração do Estado e à falta de fiscalização das estradas privadas. Muitas eram construídas para atender os desejos de oligarquias regionais, sem nenhum sentido econômico ou social, sem qualquer planejamento, com tarifas irrealistas e subsidiadas pelo Estado, feitas com material de baixa qualidade por empreiteiros inescrupulosos. No caso das linhas particulares com contratos extorsivos ao Tesouro nacional, com linhas mal projetadas que visavam a um lucro imediato e não estimulavam um transporte eficiente, pois a garantia de juros já sustentava uma rentabilidade bem maior que qualquer investimento nos seus países de origem.

O diagnóstico do legislativo em si não estava errado, a solução é que era simplista. O arrendamento das linhas federais não serviria para aumentar a eficiência do sistema de transportes; pelo contrário agravaria os problemas. O único benefício era o saneamento

da crise da dívida, crise esta causada em parte pelas concessões de obras públicas a companhias estrangeiras. Paga ou reescalada a dívida, a má administração e os custos ainda maiores para o tesouro com o pagamento das garantias de juro levariam a encargos ainda mais elevados. Era uma solução a curto prazo que só atendia aos investidores e credores externos em detrimento dos interesses do país e a soberania nacional. Havia, enfim, uma visão estreita em relação ao futuro somada ao atendimento de pressões externas.

O arrendamento das ferrovias da União foi aprovado por Prudente de Moraes após os estudos do Congresso. Em 1895 já fora arrendada a Central do Brasil para fazer frente à crise financeira. No Rio Grande do Sul, os efeitos se fizeram sentir já na discussão no Congresso, com o cancelamento das obras da Porto Alegre-Uruguaiana, que visavam à conclusão da estrada, da capital à margem do Taquari e de Cacequi a Uruguaiana. A União não estava disposta a investir numa estrada que não mais administraria, apesar da via não estar incluída inicialmente na lista de arrendamentos, pois era uma das poucas rentáveis do país. Além disso, havia mostrado sua importância estratégica quando da Revolução Federalista, participando efetivamente do equacionamento do conflito<sup>33</sup>. Para completar um péssimo negócio, a União ainda ficaria responsável pela indenização com os cancelamentos das obras de expansão que estavam em curso.

O arrendamento do tronco principal provocaria um grande atrito entre o presidente do Estado, Júlio de Castilhos, e Prudente de Moraes, presidente da República, conflito expresso não só em termos pessoais como de concepções econômicas diferenciadas. O Estado concorreu junto com uma empresa belga para conquistar a concessão da linha e perdeu. O clima entre o presidente do executivo gaúcho e do executivo federal não era muito bom desde o armistício da Revolução Federalista, e a questão das ferrovias, bem como do fechamento da alfândega de Porto Alegre, só fizeram aumentar a divergência. Na verdade, Prudente tentara articular com a oposição gaúcha e afastara militares ligados a Castilhos, mas ainda que fortalecido após Canudos e o atentado contra sua vida, seu plano de afastar o presidente gaúcho, no entanto, não deu certo, pois Castilhos contava com o apoio da maioria dos comandantes do exército no Estado e com a brigada militar e os corpos provisórios<sup>34</sup>, além da simpatia dos jacobinos republicanos afastados junto com

---

<sup>33</sup>SOUZA DIAS, José Roberto. op. cit. p.84.

<sup>34</sup>LOVE, Joseph. op. cit. p.96-98.

os militares por Prudente, mas que possuíam ainda alguma representatividade. Para os republicanos gaúchos as medidas eram claramente retaliatórias, visavam a prejudicar o governo gaúcho. Várias edições do jornal republicano “A Federação” de 1898 criticavam asperamente o governo federal pelo arrendamento aos belgas do tronco principal. Não entendiam como sendo melhor a proposta do governo estadual terem perdido a concessão, além do fato de uma linha estratégica (“sólida garantia de defesa do território no extremo sul”) <sup>35</sup>ser entregue a estrangeiros .

Meses depois, quando os belgas assumiram efetivamente o controle da ferrovia, o jornal continuaria seus ataques: reclama das demissões<sup>36</sup>, da lentidão das obras que poderiam motivar rescisão do contrato e do pedido de isenção já no primeiro pagamento do arrendamento<sup>37</sup>. Nos meses seguintes continuaram as queixas contra a companhia pelos mais diversos motivos: falta de funcionários, obras de restauração lentas, descarrilamentos, mudança de horários sem comunicação à imprensa, falhas administrativas ou técnicas ocasionando prejuízo à economia do Estado<sup>38</sup>. Para melhor argumentar “A Federação” mostrava estatística dos lucros da via; a União entregara “tronco principal da rede estratégica do território nacional da República”; Prudente de Moraes ferira “os interesses sociais do RGS e da República representados no comércio, na indústria e na defesa nacional”<sup>39</sup>.

Em outras edições surgia outro tipo de contestação, a preocupação com a concessão pública que estava sendo usada para satisfazer interesses particulares. Exemplo era a crítica à companhia belga por utilizar material destinado à expansão das linhas adquirido pelo governo para manutenção da linha arrendada<sup>40</sup> e no mesmo raciocínio ia a queixa contra a concessão de passagens a convidados<sup>41</sup>. Para o jornal a linha era uma concessão pública e não podia haver privilégios ou uso de material da União, além de ter uma fiscalização rigorosa para preservar o interesse público. É interessante notar essa preocupação do jornal com a mistura do público com o privado,

<sup>35</sup>A Federação, 01/03/1898, p. 01.

<sup>36</sup>A Federação, edições de 18/06/1898 e 04/08/1898.

<sup>37</sup>A Federação, 23/07/1898, p.2.

<sup>38</sup>A Federação, edições de 25/07/1898, 02/08/1898, 05/08/1898, 13/08/1898, 20/08/1898, 23/08/1898, 24/08/1898, 30/08/1898, 01/09/1898, 30/09/1898, 14/10/1898.

<sup>39</sup>A Federação, edições de 27/08/98 e 30/08/1898. Editoriais de 25/08/1898 e 26/08/1898, e edições de 10/11/1898, 29/11/1898, 14/12/1898, 24/12/1898, 25/12/1898 e 28/12/1898, repetiam basicamente as mesmas queixas.

<sup>40</sup>A Federação, 30/11/1898, p. 1.

<sup>41</sup>A Federação, 09/12/1898, p. 1.

tão comum no Império, mas que não podia subsistir numa República<sup>42</sup>. Também demonstrava o avanço político do PRR numa sociedade marcada pelo patrimonialismo.

Em 1899, apesar da posse de Campos Salles, nome simpático aos republicanos gaúchos, as críticas ao arrendamento e aos belgas, bem como ao ex-presidente continuariam<sup>43</sup>. Acusavam a companhia de “syndicato ganancioso, com dividendos fabulosos”, “estado belga encravado no RGS”. No entanto, Campos Salles em sua mensagem presidencial declarava que estava satisfeito com o arrendamento das linhas da União, pois agora davam lucros, e pretendia continuar nesse caminho<sup>44</sup>.

Entretanto, a opinião do Presidente da República, coincidência ou não, fez com que as reclamações contra os belgas e o contrato diminuíssem sensivelmente. Podemos considerar vários elementos para tal atitude. Mesmo com certa independência o Rio Grande do Sul tinha que se inserir no pacto oligárquico da República Velha, o conflito permanente com a União não era benéfico ao Estado. Outro ponto é que neste momento o Rio Grande do Sul firmara um convênio com a União para o combate ao contrabando e o tema ocuparia o centro das atenções por um bom tempo. Também não pode ser descartado o período de estabilização da política estadual com a ascensão de Borges de Medeiros e seu discurso menos radical. Ou mesmo pode-se aventar um certo conformismo, pois naquele instante não havia muitas alternativas e era melhor esperar outra conjuntura mais favorável para implementar o programa do PRR no que tange à estatização das ferrovias. Contudo, se as reclamações diminuíssem, mas não acabaram, como demonstram algumas edições do jornal republicano<sup>45</sup>, onde se criticavam os armazéns que a companhia montou em Santa Maria, fazendo concorrência desleal ao comércio (não pagava fretes) e projetando um futuro monopólio que seria economicamente nefasto ao Estado.

No entanto, a União estava satisfeita com sua política financeira e com os arrendamentos, conforme relatório do Ministro da Fazenda, Joaquim Murtinho, no qual menciona auspiciosamente que a quota inicial do arrendamento da Porto Alegre-

---

<sup>42</sup>Também podemos notar essa característica na exigência de concorrência pública e concurso público para o Estado já expostos no programa do PRR.

<sup>43</sup>A Federação, edições de 20/01/1899, 28/01/1899, 31/01/1899, 01/02/1899, 16/02/1899, 20/02/1899, 23/02/1899, 25/02/1899, 02/03/1899, 06/03/1899, 15/05/1899, 16/03/1899, 17/03/1899, 20/03/1899, 24/03/1899, 25/03/1899 e 29/03/1899.

<sup>44</sup>A Federação, 06/05/1899, p. 01.

<sup>45</sup>A Federação, 31/08/1899 e 11/11/1899.

Uruguaiana auxiliara na entrada de divisas, com a União não precisando intervir no câmbio<sup>46</sup>.

Como vimos, boa parte das críticas se dirigia à companhia belga que vencera a concorrência para arrendamento da linha Porto Alegre-Uruguaiana, e que já havia vencido a disputa pela linha Santa Maria até a fronteira com Santa Catarina em 1890. Na verdade havia um planejamento dos belgas para o controle da malha ferroviária no Rio Grande do Sul cujo início havia sido a linha de Santa Maria. Ao vencerem a concorrência do tronco principal davam seguimento a sua estratégia de conquista do mercado sulino.

O surgimento dos belgas na malha ferroviária gaúcha tinha várias implicações. Além de quebrar o monopólio inglês, representavam as mudanças que ocorriam no capitalismo em nível internacional. O poderio inglês começava a sofrer concorrência de outras nações capitalistas que o ameaçavam. Foi uma decadência lenta, só acelerada com a Primeira Guerra Mundial, mas alguns indícios de fraqueza do Império já se faziam sentir. No Brasil a influência inglesa ainda era predominante, por isso os belgas não se atreveram a desafiá-los no local economicamente mais significativo do país, São Paulo, onde os interesses britânicos estavam fortemente estabelecidos. Particularmente interessante no arrendamento da Porto Alegre-Uruguaiana foi que desde o início os belgas não apenas visavam à exploração desta linha, mas formar uma rede ferroviária no estado, planejamento que vinha desde a concessão da linha Santa Maria ao rio Uruguai.

Outra questão essencial no programa do PRR e estreitamente ligada à problemática das ferrovias era o combate ao contrabando. O regime republicano e o PRR como seu legítimo representante e defensor de um projeto de nacionalização econômica, não poderia defender a existência de uma região com estreitos laços econômicos com os seus vizinhos *platinos*, como era a zona da campanha gaúcha. O tema do combate ao contrabando era uma das bandeiras do PRR, desde as primeiras convenções republicanas ainda no Império até a Constituição estadual de 1891.

Os liberais no Império ainda que não apoiassem o contrabando, tinham, no entanto, uma relação bastante ambígua com este tipo de comércio. Para os latifundiários havia interesse em passar o gado de um lado para outro da fronteira dependendo da variação de preço em um dos países ou da melhor oferta dos charqueadores no Rio

---

<sup>46</sup>A Federação, 19/10/1899.

Grande do Sul ou no Uruguai. O contrabando era uma instituição secular na fronteira, os comerciantes e os pecuaristas da região tinham enorme força política, e a zona da campanha era um dos suportes do Partido Liberal. Dadas as dificuldades de transporte e comunicações o contrabando era quase inevitável, a repressão ou a simples extinção não resolveriam um problema bem mais complexo. Portanto, ele dava margem a grandes lucros para os comerciantes locais e estrangeiros assim como para os pecuaristas, e também era a única fonte de abastecimento para as camadas mais pobres da população limítrofe. Mas, se beneficiava o comércio da fronteira, obviamente prejudicava as casas comerciais do litoral, que também apoiavam os liberais. As medidas que os liberais tomaram durante o Império eram uma tentativa de acomodação entre esses diferentes interesses conflitantes em jogo.

Os republicanos obviamente não concordaram com a prática dos liberais e a combateram no seu jornal. Com a chegada das ferrovias uruguaias na fronteira o contrabando tomou um vulto ainda maior. Neste ponto a questão das ferrovias se imbricava com a do contrabando. Para o PRR eram necessárias as construções das linhas férreas em direção à fronteira, bem como a desobstrução da barra e a construção do porto de Rio Grande, para evitar que a produção gaúcha escoasse pelas ferrovias uruguaias rumo ao porto de Montevideu. No entanto, a medida que esse projeto não era exequível, incentivaram atitudes que visavam à diminuição do comércio ilícito na região. Aprovaram as medidas de Rui Barbosa, ministro da Fazenda de Deodoro da Fonseca, de repressão ao contrabando e o fim das tarifas especiais criadas no Império, que praticamente reconheciam a fronteira como zona franca. Todavia, a reação da fronteira foi violenta contra as medidas, mesmo alguns diretórios municipais do PRR protestaram vigorosamente, ameaçando deixar o partido<sup>47</sup>. Também os comerciantes do norte e do centro do Estado protestaram contra as medidas da União apoiadas pelo governo estadual, pois não podiam trocar seus produtos agrícolas por mercadorias dos negociantes da região da campanha. Somente o comércio do litoral elogiou, pois a repressão afastava a concorrência no mercado interno rio-grandense. Castilhos acabou vacilando sem saber a quem apoiar; no fim perderia o apoio da fronteira sem conquistar o

---

<sup>47</sup>BARETTA, Silvio R. D. op.cit, p.44.

comércio do litoral. Este episódio somado a outras questões teria sido um dos motivos da queda do PRR e instalação do governicho em 1892<sup>48</sup>.

Neste episódio temos uma amostra da complexidade da questão do contrabando e suas relações com a política vigente na época. A falta de uma estrutura de transporte praticamente obrigava a produção gaúcha a se dirigir às ferrovias e portos do Prata, bem como a importação nacional e internacional do Estado. Por sua vez o Uruguai praticava uma política aduaneira que estimulava ainda mais esse comércio. Havia ainda os interesses do comércio e do latifúndio que sedimentavam essa prática comercial já tradicional na região e que tinham expressiva força política. Por outro lado, o comércio do litoral lutava pelo fortalecimento do mercado interno, interesse defendido também pela União, sob o ponto de vista da arrecadação<sup>49</sup>, e da consolidação do Estado Nacional, através da formação de um mercado econômico interno.

Após episódios como os referidos, se no discurso continuou veemente a crítica ao contrabando, a prática republicana se tornou mais pragmática. O PRR também tinha apoio na região da campanha e queria aumentar suas bases nesta área de influência liberal, mormente quando estava na fase de consolidação de seu domínio. Com o fim da guerra civil e a ascensão de Borges de Medeiros ao poder, simbolizando a estabilização do regime, o PRR se voltou para a questão mais detidamente. Diversas edições do “A Federação” de 1896 e 1897 condenavam o contrabando. Em uma edição, Ramiro Barcellos, grande expoente do PRR e ex-ministro plenipotenciário em Montevideu, criticava a falta de maior controle das alfândegas, onde era comum o contrabando e a corrupção prejudicando o fisco<sup>50</sup>. Poucos meses depois o editorialista criticaria o jornal liberal “A Reforma”, que pedia ações de repressão ao comércio ilícito, quando os liberais é que teriam sido complacentes no combate ao contrabando<sup>51</sup>. Outra edição que se destaca é aquela em que a Praça de Comércio da capital enviou uma carta elogiando a ação do governo estadual no combate ao comércio ilegal de mercadorias<sup>52</sup>, comunicação representativa das relações próximas do PRR com o comércio do litoral.

---

<sup>48</sup> Ibid. p.45.

<sup>49</sup>O imposto sobre importações correspondeu em 1897 a 73,5% da renda arrecadada, em 1898 a 67%. Cfe. CARDOSO, F.H. “Dos governos militares a Prudente de Moraes-Campos Salles” . IN: FAUSTO, B.(dir.).*História Geral da Civilização Brasileira*, O Brasil Republicano. São Paulo: Difel, 1975.tomo III, vol.1. p.32.

<sup>50</sup>A Federação. Porto Alegre,11/01/1896, p. 01.

<sup>51</sup>A Federação. Porto Alegre,11/08/1896. p. 01.

<sup>52</sup>A Federação. Porto Alegre, 11/08/1897, p. 01.

Não podemos esquecer que os aspectos conjunturais da última década do século XIX, como a crise financeira sufocando o tesouro, influenciaram no combate ao contrabando, pois pela Constituição federal de 1891 o imposto de exportação passara para os Estados. Os anos finais do Império já haviam sido ruins com a seca no planalto médio e enchentes, bem como o impacto da abolição, mas a crise financeira era, sobretudo, reflexo da forte depressão econômica<sup>53</sup>. Os primeiros anos da República continuariam difíceis, instabilidade política extrema, guerra civil, e isso se refletiria nas mensagens presidenciais de 1891 a 1895, essencialmente políticas, os assuntos financeiros abordados sucintamente<sup>54</sup>. Obviamente esses impactos políticos, naturais e econômicos repercutiriam nas receitas do Estado, e uma das formas de aumento de arrecadação era através de impostos, sobretudo os de exportação, agora de responsabilidade estadual. Também nessa perspectiva se entende a preocupação do PRR com o contrabando: além de programático, envolvia a sobrevivência da máquina do Estado tornada mais complexa com a administração do partido e, conseqüentemente, a própria manutenção dos republicanos no poder.

A ascensão de Campos Salles alterou o conflituoso relacionamento da União com o Estado, uma constante no período presidencial anterior. Embora não apoiado explicitamente pelo PRR (que defendera a abstenção no pleito), o presidente procurou um entendimento com as lideranças republicanas gaúchas, empenhado que estava em obter aprovação no Congresso de seu austero e impopular programa econômico calcado na renegociação da enorme dívida externa<sup>55</sup>. A bancada republicana gaúcha era importante não só numericamente, mas por causa da liderança incontestável de Pinheiro Machado que controlava bancadas de outros estados menores. Por outro lado para o PRR continuar um conflito com o novo presidente não seria prática aconselhável, como se observara nos prejuízos causados para os planos do partido no Estado, que um posicionamento contrário à União na presidência de Prudente rendera.

O programa econômico de Campos Salles implicava duro ajuste fiscal, com os inevitáveis cortes no orçamento, que no caso específico do Rio Grande do Sul redundaria em reduções de verbas no combate ao contrabando<sup>56</sup>. Além da simpatia dos positivistas

---

<sup>53</sup>CÉZAR, Guilhermino. *O contrabando no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre/Caxias do Sul, UCS/EST, 1978. p.87.

<sup>54</sup>Ibid. p. 89.

<sup>55</sup>LOVE, Joseph. op. cit. p. 100.

<sup>56</sup>LOVE, Joseph. op. cit. p. 101.

republicanos com a austeridade fiscal, era um momento oportuno para assumir a tarefa de controlar o comércio ilegal. Campos Salles concordou com a idéia, assim como o restabelecimento da alfândega de Porto Alegre e a remoção dos generais contrários aos republicanos no Estado, em troca do apoio do PRR e seu líder nacional, o senador Pinheiro Machado, à política econômica do presidente do país.

No entanto o combate ao contrabando tinha de ser feito através de medidas mais abrangentes, o convênio fora uma tentativa inicial e uma amostra do interesse do PRR na questão. Contudo, o projeto maior do partido visava, entre outras ações, a construção e administração das ferrovias como um meio de integrar a economia do Estado não só regionalmente como nacionalmente, o que não poderia ser feito sem um sistema de transporte e comunicação eficiente. Embora “A Federação” enfatizasse que o contrabando era mais fruto da desorganização fiscal do que da ações *platina*, criticava o Império pela omissão na fronteira, eterno perigo à soberania e evasão fiscal, mas, sobretudo, por sua despreocupação para com a comunicação entre a fronteira e o litoral. O jornal reconhecia que “o comércio ilícito era vantajoso para os *platinos* ... o livre trânsito de mercadorias é o regime atual do Uruguai, favorecido pela ferrovia com ligação rápida com Montevideú”<sup>57</sup>. Por outro lado, o projeto republicano levaria algum tempo para se estabelecer e, neste período, a administração republicana agiria com prudência, combatendo a prática ilícita, mas ao mesmo tempo tendo de ser inevitavelmente tolerante para com ela. A um discurso radical se antepunha uma prática pragmática e exequível com a realidade econômica e política vigente.

Embora derrotado na concessão da Porto Alegre-Uruguaiana, Borges de Medeiros não esquecia de planejar e ampliar a rede ferroviária. Desde 1896 defendia o prolongamento da Porto Alegre-Novo Hamburgo à região colonial, para assim poder diminuir os altos encargos das garantias de juros firmadas pelo império que sangravam os cofres do Estado<sup>58</sup>. Na mensagem presidencial de 1898, Borges de Medeiros propunha a extensão da linha até Caxias do Sul, como forma de diminuir pagamentos do contrato leonino que perduraria por trinta anos<sup>59</sup>. Em 1899, era dada concessão para o prolongamento até Caxias do Sul, em condições bem mais favoráveis ao Estado.

---

<sup>57</sup>A Federação. Porto Alegre, 27/12/1899 e 29/12/1899, p.01.

<sup>58</sup>A Federação. Porto Alegre, 06/02/1899, p.01.

<sup>59</sup>A Federação. Porto Alegre, 25/09/1900, p. 01

A inconformidade de Castilhos (presidente do PRR) com a indicação do conselheiro do Império Rodrigues Alves à presidência, feita por Campos Salles<sup>60</sup>, faria com que coincidentemente retornassem algumas críticas à encampação das ferrovias e a administração belga. Mas o perigo de uma invasão dos federalistas vindos do Uruguai, segundo informações de espões do PRR no Rio e no país vizinho, e a conseqüente necessidade de apoio militar da União faria com que Castilhos, a contragosto, apoiasse o candidato indicado pelo Catete<sup>61</sup>. Diminuíram os protestos ao arrendamento e retornava o tema da expansão das linhas para a zona colonial e a velha crítica à garantia de juros exorbitantes, “renda que poderia ser melhor aplicada à execução de melhoramentos materiais profícuos”<sup>62</sup>.

Embora aceitando o sucessão presidencial a contragosto e recebendo em contrapartida o reforço militar para enfrentar a suposta invasão federalista, o jornal do partido esporadicamente mencionava o assunto das ferrovias. Em uma das edições aparecia uma crítica lúcida e abrangente ao comércio de trânsito: eram o alto comércio de Montevideu e as ferrovias os que mais lucravam e pressionavam para a adoção do livre comércio; as estradas de ferro que saíam da capital oriental chegavam rapidamente às fronteiras, em frente a Barra do Quaraí, Livramento e Jaguarão. Fazia também observações de que os altos custos das ferrovias uruguaias não eram proporcionais à produção, à população e ao estágio de desenvolvimento do país, concluindo que o retorno aos vultosos investimentos em transportes não se devia ao comércio lícito e à indústria. Aproveitava para reclamar “a atenção para o nosso apenas esboçado plano de viação de estradas de ferro e determine o acabamento do tronco central da nossa grande artéria commercial e estratégica” que ligava a capital à fronteira, o Estado mereceria, pois fora “parcamente aquinhado nos doze anos de República nas obras custeadas pelas verbas da União e era um dos seus principais tributários”<sup>63</sup>.

O PRR, entretanto, não se satisfazia com reclamações ao país vizinho ou queixas ao governo central, propunha modernizar as linhas férreas existentes e criar novas opções para a produção. Especificamente era o caso do estímulo ao

---

<sup>60</sup>LOVE, Joseph. Op. Cit. p. 103-104.

<sup>61</sup>Ibid. p.103-105.

<sup>62</sup>A Federação. Porto Alegre, 16/04/1901 e 18/04/1901.

<sup>63</sup>A Federação. Porto Alegre, 14/03/1902.

transporte ferroviário de gado em pé, atendendo solicitação das associações comerciais do litoral que haviam encaminhado representação a Castilhos e Borges de Medeiros. Solicitava a intermediação do governo junto à empresa que administrava a linha Rio Grande-Bagé, para que investisse na aquisição, instalação e equipamento apropriado para tal transporte. Se satisfeito o pedido a todos favoreceria: aumentaria o tráfego da “Southern”; atenderia ao produtor nacional, não necessitando a nação importar “o que abundantemente se produz aqui”, ao invés de continuar importando do Prata em prejuízo à indústria pastoril nacional. Urgia que a linha tivesse condições de adotar a locomoção do gado em pé “com as mesmas facilidades com que este serviço é feito nas repúblicas do Prata”<sup>64</sup>.

O artigo sintetizava claramente as diversas questões que envolviam a fronteira: a imprescindível inovação no transporte apoiada enfaticamente pelo governo deveria ser feita rapidamente para que nos equiparássemos às repúblicas vizinhas e o estímulo ao produtor nacional em detrimento do concorrente platino.

O tema da modernização pecuária era recorrente no discurso do PRR. O transporte do gado em pé pelas ferrovias seria motivo de elogios do jornal aos fazendeiros modernizadores da campanha<sup>65</sup>. Logo após surgiria um grupo inglês interessado em montar um frigorífico no Rio Grande do Sul, o que era enaltecido e estimulado pelo governo, pois poderíamos concorrer com os argentinos já bem avançados nesta área. Na mesma época surgia a polêmica da criação do imposto territorial, que visava à cobrança de taxas sobre os latifúndios. Aos poucos o novo imposto substituiria o imposto de exportação, representando maiores encargos sobre a pecuária e menores custos para as atividades orientadas para a exportação<sup>66</sup>.

Se as propostas de melhoramento da pecuária encontravam restrições no tradicional meio rural, diferentemente ocorria no complexo colonial com os elogios que a zona de imigração e a policultura apresentavam aos planos de modernização. Para o jornal a monocultura no Brasil era um dos motivos do nosso subdesenvolvimento, já a série de produtos gaúchos(erva- mate, mandioca, banha e fumo) que eram estimulados pelo Estado eram o motivo do nosso desenvolvimento<sup>67</sup>. Exportávamos produtos para

---

<sup>64</sup>A Federação. Porto Alegre, 29/11/1902.

<sup>65</sup>A Federação. Porto Alegre, 04/02/1903, p. 01.

<sup>66</sup>A Federação. Porto Alegre, 11/02/1903, 18/02/1903, 02/03/1903 e 06/04/1903.

<sup>67</sup>A Federação. Porto Alegre, 29/09/1903, p. 01.

todo o país, diversificando a pauta de exportações antes restrita à pecuária e faziam-se fartas louvações ao imigrante europeu.<sup>68</sup>

A visão que o jornal insinuava era que a campanha não acompanhava o ritmo de progresso, e quando este ameaçava chegar protestava; ao contrário ocorria no resto do Estado com o imigrante aberto a mudanças e se desenvolvendo rapidamente na agricultura. No comércio aconteceria o mesmo fenômeno, o negociante da fronteira centrado no contrabando (embora o jornal não generalizasse, eram alguns comerciantes), em detrimento do “laborioso”, “progressista”, “probo” e honesto “contribuinte ao erário” comerciante do litoral.<sup>69</sup> Evidentemente demonstrava-se que o PRR desejava a modernização produtiva do Estado como um todo, encontrando mais obstáculos na região da campanha onde sua presença era mais contestada, sendo seu projeto mais bem recebido nas outras áreas, correspondendo ao maior suporte político que o PRR nelas possuía.

Em outubro de 1903 morreu Júlio de Castilhos. Embora sendo Borges de Medeiros o presidente do Estado, era Castilhos a maior liderança política do PRR. Com a morte do “patriarca”, Borges empreenderia a unificação da presidência do partido com a presidência do Estado, sendo Pinheiro Machado o elo imprescindível junto ao governo central.

Poucos meses antes fora inaugurado o trecho ferroviário de Novo Hamburgo a Taquara<sup>70</sup>. Logo após a morte de Castilhos retornava o tema da repressão ao contrabando, surgindo ligada, como sempre, à problemática dos transportes.

“Atraz dos contrabandistas estão as casas fortes das praças estrangeiras, que vivem da seiva do Rio Grande do Sul enviando à fronteira suas estradas de ferro na faina da absorção de riquezas que assim são desviadas para permuta com gêneros contrabandeados, com prejuízos colossais dos cofres públicos e do comércio lícito de nossa terra”<sup>71</sup>.

Em outro editorial o jornal seria mais explícito na proposta: além do combate ao contrabando propunham-se outras medidas, entre elas a construção da ferrovia entre São Gabriel e Livramento, onde grassava o contrabando com o auxílio da alfândega, com a

---

<sup>68</sup>A Federação. Porto Alegre, 10/02/1899, 08/03/1900.

<sup>69</sup>A Federação. Porto Alegre, 08/03/1902, p. 01.

<sup>70</sup>A Federação. Porto Alegre, 15/08/1903, p.01.

<sup>71</sup>A Federação. Porto Alegre, 21/11/1903, p.01.

linha “... o comércio do litoral poderia lançar com rapidez suas mercadorias na fronteira em concorrência com os gêneros vindos da República do Uruguai”<sup>72</sup>.

O discurso se tornava mais abrangente, repressão apenas não resolveria o problema, seria necessário um leque de medidas: às linhas uruguaias que chegavam a fronteira contrapunha-se a construção de ferrovias que lá chegassem também, criação de zonas fiscais, convênio aduaneiro com países *platinos* que sofriam com o contrabando, remoção dos omissos funcionários da Alfândega<sup>73</sup>. Portanto, a idéia da construção de linhas que chegassem à divisa era essencial, pois as vias férreas estrangeiras lá chegavam com celeridade, mas, embora fundamental, essa não era a única solução proposta.

É interessante notar que existia uma aparente incoerência no discurso republicano, pois, apesar de criticar o Uruguai que estaria por trás do contrabando, uma das medidas procurava acordo com os países vizinhos. Podemos justificar essa ambigüidade pelo fato, nem sempre lembrado, de que da mesma forma que havia o contrabando, existia o comércio legal de produtos gaúchos que iam para o Uruguai, afinal o comércio era e é uma via de duas mãos, também trazendo benefícios ao Rio Grande, sobretudo naquilo que o país vizinho não produzia (madeira, erva, fumo, etc.), e que eram elaborados na área de influência política maior do PRR, o norte e centro do Estado. Portanto, o Estado não podia simplesmente fechar a fronteira, pois ele também perderia; desta forma coerção e negociação andavam juntos.

Dentro deste raciocínio, o discurso do PRR, refletido no seu jornal, tentava cooptar o Uruguai para a repressão ao contrabando, afinal não rendia o comércio de trânsito para toda a sociedade, e sim apenas para o alto comércio da capital, prejudicando mais as rendas dos nossos vizinhos do que as nossas. Desta forma, ainda segundo o periódico, o governo uruguaio com sua política de livre trânsito, seguindo solicitação do alto comércio geralmente estrangeiro, precisava aumentar o tráfego de suas ferrovias para pagar as garantias de juros, mas se beneficiados estes setores, o conjunto da população perdia, pois, desfalcadas as rendas, só podiam ser restituídas com impostos que incidiam sobre a totalidade da nação. Tais medidas repercutiam no oeste e no sul do Rio Grande, pois o jornal reconhecia:

---

<sup>72</sup>A Federação. Porto Alegre, 26/11/1903, p. 01.

<sup>73</sup>A Federação. Porto Alegre, 30/11/1903, p. 01.

“... o Estado Oriental, dotado por natureza de um porto franco e acessível aos navios de grande calado , coloca-se em condições de atrair para lá toda a navegação de longo curso... não só facilitando o embarque de mercadorias importadas, exportadas, ou em trânsito... de desenvolver a viação férrea, que partindo de Montevidéu, demande aos principais pontos de nossa extensíssima fronteira terrestre e fluvial com aquela nação”<sup>74</sup>.

“Para libertar o interior e a fronteira do Rio Grande tributárias das ferrovias orientais e argentinas, importando e exportando mercadorias pelos portos do Rio da Prata”, era necessária a conclusão das nossas vias férreas, pois há dois anos as linhas argentinas atingiam nossa fronteira e “...comparadas com o nosso estado embrionário, aliás de relevância para a prosperidade comercial e expansão econômica do Rio Grande”<sup>75</sup>. O periódico reconhecia a situação natural privilegiada do Uruguai, seu desenvolvimento ferroviário, e agora com a concorrência argentina, era imprescindível a conclusão de nossa malha de transportes na região. Obviamente os editoriais eram sempre acompanhados de uma crítica a seus opositores internos<sup>76</sup>, seja comparando o livre comércio uruguaio com as tarifas especiais do Império, ambos beneficiando setores minoritários e não o todo, seja dizendo que os únicos que resistiam às mudanças eram seus adversários, que desta forma se opunham a um Rio Grande desenvolvido.

O traçado e a conclusão das ferrovias, sempre relacionado, com a questão do contrabando, apareciam freqüentemente no jornal governista. Em um das suas edições, traçava-se a discussão sobre o ramal a ser construído do tronco central (Porto Alegre-Uruguaiana) até Livramento. Dom Pedrito contestava que a via passasse por São Gabriel, alegando que a exportação gaúcha para o Prata era insignificante, às vezes o trânsito no Uruguai era paralisado (como naquele momento com a guerra civil uruguaia) e beneficiava o porto de Montevidéu e não o de Rio Grande<sup>77</sup>.

Meses depois o jornal observava criticamente que sem o trecho inicial da Porto Alegre-Uruguaiana (da capital até a margem do Taquari), o comércio de Bagé e Rio Grande eram favorecidos em detrimento dos negociantes de Porto Alegre. Por outro lado com a conclusão do trecho final do tronco principal, de Alegrete até Uruguaiana, nesta cidade ligando com a Itaqui-Barra do Quaraí e daí com a ferrovia uruguaia, facilitava a

<sup>74</sup>A Federação, 07/12/1903, p. 01.

<sup>75</sup>A Federação, op. cit.

<sup>76</sup>O assunto renderia mais algumas edições do jornal: 09/12/1903, 11/12/1903, 14/12/1903, 12/12/1903.

<sup>77</sup>A Federação. Porto Alegre, 19/05/1904, p. 01.

importação e exportação com o vizinho país. Para o periódico, o comércio ia para o Prata devido ao sistema de transporte (incluía o porto de Rio Grande) incompleto e mal-iniciado, mas com a ligação até Uruguaiana, Porto Alegre e a região norte e nordeste do Estado seriam atingidas<sup>78</sup>. Como podemos observar as notícias eram contraditórias, contestava-se a construção de uma ferrovia para a fronteira, pois não beneficiaria o Estado. Por outro lado estimulava-se a conclusão de outra via que possibilitaria um maior comércio de exportação e importação, com a conexão com uma linha especificamente voltada para o comércio de trânsito (Itaqui-Barra do Quaraí). De certa forma se reconhecia o contrabando, mas também a possibilidade do comércio do litoral competir com certa igualdade, além da exportação da região norte e centro alcançar mais rapidamente o Estado Oriental. Na mensagem presidencial do mesmo ano, Borges de Medeiros repetiria os velhos chavões, pedindo a conclusão das estradas de ferro. Do ponto de vista estratégico e comercial, “eram essenciais para fugirmos de sermos tributários dos países *platinos*, que sugam nossa seiva econômica”<sup>79</sup>.

O tema das ferrovias continuaria matéria importante no jornal. Elas seriam essenciais no combate ao contrabando, principalmente quando concluído o tronco principal, assim como os ramais de Livramento, Quaraí e Jaguarão. Evidentemente se exigiam outras medidas com a revisão na tarifa dos transportes e taxas fiscais, além de tratados compensatórios com os países vizinhos, somente assim chegaríamos ao máximo desenvolvimento econômico. Com a chegada da linha a Livramento, inevitavelmente a produção pecuária da região seguiria para Rio Grande, desta forma conseguiríamos “...nos libertar dessa ventosa semelhante ao tentáculo de um polvo que para ali suga o nosso suor, a nossa atividade e o nosso dinheiro”<sup>80</sup>. Reforçava o pedido de conclusão do tronco central o comércio da capital que se sentia prejudicado desde que a ligação de Bagé a Santa Maria em 1900 desviara para o comércio de Rio Grande e Pelotas a região central do Estado<sup>81</sup>. Por outro lado, continuava a polêmica entre São Gabriel e Dom Pedrito, como ponto de passagem do ramal que viria do tronco principal até Livramento, ambas alegando que eram a melhor opção estratégica e de combate ao contrabando<sup>82</sup>.

---

<sup>78</sup>A Federação. Porto Alegre, 22/07/1904, p. 01.

<sup>79</sup>A Federação. Porto Alegre, 04/10/1904, p. 01.

<sup>80</sup>A Federação. Porto Alegre, 09/01/1904, p. 01.

<sup>81</sup>A Federação. Porto Alegre, 14/01/1904, p. 01.

<sup>82</sup>A Federação. Porto Alegre, 17/02/1904 e 19/03/1904, 10/01/1905.

Pouco antes da unificação das linhas, o periódico abordava o delicado tema dos custos do transporte, questionando se as tarifas altas eram justificadas, pois se as ferrovias precisavam de rendas, também deviam fomentar o desenvolvimento. Tarifas elevadas inibiam o progresso de uma região ou de uma determinada fonte de produção<sup>83</sup>. Basicamente esta seria a linha que o PRR seguiria no setor de transportes (inclua-se o porto de Rio Grande), até a encampação da rede em 1920. O sistema viário devia conduzir ao progresso, seus custos não deviam ser vistos apenas pelo aspecto contábil, mas pela contribuição que ofereciam à sociedade como um todo. Era uma idéia original, num país que poucos anos antes arrendara toda sua malha para pagar pesada dívida com o raciocínio de que as ferrovias tinham um custo elevado. Obviamente era um pensamento que encontrava guarida no ideário positivista, mostrando o caráter ideológico presente na ação do PRR, embora muitas vezes temperado pelo pragmatismo da prática republicana.

O arrendamento em 1905 pela “Auxiliare” de praticamente toda a malha ferroviária do Estado foi saudada pelo governo e pelos usuários das linhas, notadamente o comércio de Porto Alegre. Não era uma esperança despropositada, visto que as diversas tarifas e diferentes administrações desconexas geravam inúmeros problemas num sistema de transportes que não primava pela eficiência e rapidez. Para a União a unificação possibilitava a integração de áreas isoladas, aumento da área de influência das linhas estimulando a criação de novos mercados, além de ampliar os já existentes, bem como a racionalização dos serviços e diminuição de custos, levando ao que era o fator principal para as autoridades federais: equilíbrio do tesouro via diminuição dos elevados encargos<sup>84</sup>.

O governo do Estado estava particularmente eufórico, pois a unificação previa: a conclusão do tronco central nos seus extremos (Porto Alegre-margem do Taquari e Alegrete-Uruguaiana); a construção do ramal até Livramento na fronteira; a linha até Caxias do Sul; a incorporação e arrendamento da Porto Alegre-Novo Hamburgo-Taquara. Portanto, atendia uma necessidade básica do Estado, que era a ligação dos centros produtores com as praças comerciais, fomentando o comércio e facilitando o fluxo de exportações. O comércio protestava pelo atrasos nos despachos, demora nas entregas e

---

<sup>83</sup>A Federação. Porto Alegre, 09/11/1904, p. 01.

<sup>84</sup>SOUZA DIAS, José Roberto. op. cit. p. 143.

os altos fretes. Particularmente a praça comercial da capital, tão ligada ao PRR, reclamava da “Compagnie Auxiliare”, administradora da Porto Alegre-Uruguaiana, pelos elevados fretes se comparados com os da “Southern”, linha Bagé-Rio Grande, com tarifas mais baixas, assim beneficiando o comércio de Rio Grande e de Pelotas no abastecimento da região central do Estado<sup>85</sup>. Com as tarifas igualadas desaparecia o problema. Por outro lado, o comércio de Pelotas e Rio Grande protestou, quando, após a unificação, os escritórios da companhia se mudaram de Rio Grande para Santa Maria.

Outro motivo de satisfação para o governo estadual era que conseguia livrar-se dos encargos da Porto Alegre-Novo Hamburgo, embora tenha gerado uma acirrada disputa jurídica com os proprietários ingleses. O governo estadual insistia em pagar apenas o estabelecido no contrato, sendo que os ingleses admitiam o direito de resgate, mas pretendiam barganhar para conseguir um valor maior de indenização. Borges não se deixou pressionar, a questão foi para a justiça, o Estado afinal venceu e pagou somente o estabelecido no contrato<sup>86</sup>. O episódio demonstrava a firmeza na defesa do interesse público e do tesouro que fora tão desgastado durante 30 anos pelos leoninos juros previstos no contrato original.

Para o governo do PRR, no entanto, motivo de maior júbilo foi o de que o arrendamento de quase toda a malha viária era o primeiro passo para a unificação da rede ferroviária do Rio Grande do Sul e futura encampação, prevista desde o período de propaganda do partido. Na verdade uma primeira etapa da unificação fora o arrendamento dos belgas da Porto Alegre-Uruguaiana, ironicamente tão criticado pelo PRR, pois já possuíam a concessão para a construção do linha norte (Santa Maria-rio Uruguai), em 1900 negociaram com a decadente “Southern” (Rio Grande-Bagé) a operação em tráfego mútuo, além das diferentes linhas e companhias alternarem material rodante e usarem as oficinas de Santa Maria, mas indubitavelmente a unificação viria dar uma maior racionalidade ao sistema.

O contrato gerou grandes expectativas, como ficou demonstrado no livro de Lassance Cunha, engenheiro responsável pela fiscalização das estradas de ferro da União no Estado, e que anteriormente havia sofrido severas críticas do jornal governista, pelo seu trabalho. Lassance era um otimista radical dos progressos que a ferrovia poderia

---

<sup>85</sup>FRANCO, Sérgio da Costa. op. cit. p. 109.

<sup>86</sup>A Federação. Porto Alegre, 20/05/1905, 20/06/1905 e 17/05/1905; SOUZA DIAS, J.R. op. cit. p. 68.

proporcionar. Para o autor, a unificação era uma das medidas mais importantes do governo Rodrigues Alves, pois resolvia um problema importantíssimo, satisfazendo as necessidades mais prementes do Estado, ligando o comércio do litoral aos centros produtores por uma via férrea unificada:

“Sanando grande mal que atrophiava o desenvolvimento das indústrias naquelle Estado, notadamente nas estabelecidas em importantes zonas já colonizadas, cujos colonos por falta de meios de transporte ... repartem com o almocreve e o carreteiro grande parte de seus lucros”<sup>87</sup>.

Ficava evidente a importância do complexo colonial e de sua articulação comercial, mas que possuía uma dependência extraordinária dos meios de transportes. O autor continuava valorizando as zonas de imigração no vale do Jacuí, por onde passava o tronco principal da rede, embora reconhecesse a importância da excelente zona pastoril no sudoeste do Estado<sup>88</sup>. Chegando a estrada a Uruguaiana facilitaria o comércio entre a campanha e as praças do litoral, bem como o intercâmbio mercantil com o Prata. A linha via Itaqui-Barra do Quaraí, uma linha de pouco movimento na época, mas que com a ligação com Porto Alegre previa um grande desenvolvimento, pois facilitaria a conexão com a Noroeste do Uruguay, que além de intercâmbio com o Uruguai, possibilitaria o comércio com Buenos Aires, via Salto por transporte fluvial, em 24 horas alcançando a capital *portenha*, três vezes por semana. Outra alternativa de ligação com a Argentina, onde a demanda por erva e madeira era significativa, era por Uruguaiana, pela ferrovia Nordeste Argentina com o norte do vizinho país por Posadas até o Paraguai, e para o sul a Monte Caseros e daí com duas opções ou até a capital de Corrientes ou pela estrada de ferro Ferroeste Argentina até Concórdia (Argentina)<sup>89</sup>.

Ainda na região da campanha Lassance Cunha dava importância ao ramal que atingia via Livramento. A linha a ser construída abasteceria a cidade com os produtos agrícolas do norte do Estado, além do comércio de erva e madeira para o Prata, acabando com o isolamento da cidade, só alcançada por Montevideú, dependendo desta para quase tudo que precisava. A via daria grande impulso comercial ao comércio importador e exportador numa região em crise pela desvalorização de seus produtos<sup>90</sup>.

---

<sup>87</sup>CUNHA, Ernesto L. *O Rio Grande do Sul*; contribuição para o estudo de suas condições econômicas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. p. 324.

<sup>88</sup>Ibid. p. 325-328.

<sup>89</sup>CUNHA, Ernesto L., op. cit. p. 357-359.

<sup>90</sup>Ibid. p. 344-345.

Lassance Cunha prosseguia seu estudo com a análise da linha Santa Maria-Rio Uruguai, uma linha deficitária no início abrangendo zona de pouco povoamento e comércio, que em poucos anos se transformara projetando grande comércio de erva e madeira para o Prata. É interessante verificar que o autor menciona que o fornecimento dos produtos para a região provinha do comércio de Porto Alegre via Taquary-Santa Maria, embora a produção local escoasse por Santa Maria-Bagé-Rio Grande<sup>91</sup>.

Mereceriam ainda um grande destaque no livro do engenheiro as regiões de imigração. A linha da estação de Couto até Santa Cruz do Sul, “sede de importantes colônias , ramal de grande valor, município rico e bem valorizado: fumo”<sup>92</sup>. A ligação de Montenegro a Caxias também era extremamente valorizada, “pomo de ouro da rede arrendada”, linha a ser construída passaria por Montenegro, Caxias, Bento Gonçalves, “com grande população, bem colonizada e solo ubérrimo”, cuja produção era escoada por péssimas estradas de rodagem, com lucros para almocreves e carreteiros, com a ferrovia a região aumentaria ainda mais seu desenvolvimento<sup>93</sup>. Ademais, a linha de Novo Hamburgo-Taquara, apesar de recente instalação, já motivara grande desenvolvimento das regiões vizinhas à ferrovia, gerando rendas para a União e progresso para o Estado. Iguamente otimista estava o autor com o trecho da Porto Alegre-Uruaiana ligando Novo Hamburgo à margem do Taquari, pois a ligação da Serra à campanha ampliaria o comércio e ainda daria um “golpe mortal” no transporte fluvial que grandes prejuízos acarretava para as receitas da estrada de ferro<sup>94</sup>.

O autor propunha ainda novas linhas complementares, em função do caráter estratégico da localização geográfica do Estado, de fronteira com o países *platinos*, posição privilegiada para a concretização dos objetivos comerciais. Basicamente seu projeto visava a atingir as zonas coloniais existentes ou futuras e uma integração entre o norte imigrante e policultor e o sul pecuário e latifundiário. Mencionava que as novas linhas facilitariam a exportação de produtos para o Prata, mas não esquecia a questão da segurança nacional para justificar os ramais da zona da campanha. Alegava que seriam altos os custos, mas plenamente compensados quando a barra de Rio Grande fosse desobstruída<sup>95</sup>.

<sup>91</sup>Ibid. p.338-340, a mesma informação em: A Federação. Porto Alegre, 19/05/1906.

<sup>92</sup>CUNHA, ERNESTO L. op. cit. p.343.

<sup>93</sup>Ibid. p.346-349.

<sup>94</sup>Ibid. p. 349-356.

<sup>95</sup>Ibid. p. 360-367.

Finalizava o autor com otimismo em relação ao contrato de arrendamento, pois, segundo ele, aumentariam significativamente o tráfego e as receitas da rede, a União seria beneficiada financeiramente com o dinheiro pago pelos belgas, e o Estado também, com o inevitável desenvolvimento material que os melhoramentos da barra permitiriam ao comércio do Rio Grande com o exterior. A solução do problema dos transportes ensejaria, assim, um Estado com riqueza, clima favorável e com condições de aumentar a população<sup>96</sup>.

Embora não alinhado com o governo gaúcho, Lassance Cunha era funcionário da União, o que não o impedia de seguir o mesmo raciocínio do PRR, embora o governo gaúcho enfatizasse com mais ardor a questão do contrabando na fronteira. Repetia-se o velho chavão republicano de que as ferrovias alcançando a fronteira seriam essenciais na concorrência com o Prata, “dariam um golpe mortal no contrabando”, cortariam os “tentáculos de aço das Repúblicas do Prata que roubavam nossa seiva vital”, favorecidos que eram com a celeridade dos transportes, baixos fretes e seguros, facilitando o comércio de trânsito. Priorizava o combate ao comércio ilícito, porém não esquecia de enaltecer o contrato na parte referente à construção de linhas que atendiam a região norte, os vales dos rios do Sinos, Caí e Taquari. De acordo com seu discurso universalizante de atendimento ao todo, mencionava também a campanha que seria beneficiada com o transporte do gado em pé com o término das novas linhas. No discurso governista o contrato seria a “coroação luminosa” do desenvolvimento do Estado, pois com a barra desobstruída, nada obstaculizaria o estupendo progresso do Rio Grande do Sul<sup>97</sup>.

O tema da integração entre o Norte e Sul do Estado que aparecera em Lassance Cunha ressurgia na pregação republicana, “vigoroso impulso progressivo que soffreriam o commercio, as indústrias, a produção em geral, do centro, do littoral e do norte do Estado, pela ligação immediata assegurada com as populações fronteiriças”. Repetia Lassance também no otimismo de que a ligação com o exterior seria “a solução integral, completa, da nossa questão econômica”. No entanto, o autor do livro não mencionara as tarifas, que não deveriam ser altas no entender do jornal<sup>98</sup>.

---

<sup>96</sup>Ibid. p. 395-396.

<sup>97</sup>A Federação. Porto Alegre, 21/02/1905, p. 01.

<sup>98</sup>A Federação. Porto Alegre, 22/02/1905, p. 01.

Do ponto de vista estratégico o governo estadual, assim como Lassance Cunha, defendia as linhas que visavam à fronteira, lembrando que as obras no trecho Cacequi-Alegrete do tronco principal se achavam paralisadas desde dezembro de 1896<sup>99</sup>. Mencionava que a ligação Santa Maria-Rio Uruguai-Itararé (São Paulo) facilitaria o transporte de tropas e artigos bélicos. O mesmo intuito “aliado a outros de ordem comercial”, presidiu a construção do tronco principal, pois garantia o célere transporte de unidades bélicas, concentradas em Porto Alegre, sede de distrito militar”. Recordava a “malfadada revolução”, quando os rebeldes não destruíram a via férrea, tendo este rápido meio de transporte mantido a ordem institucional. Não havendo muitas guarnições na fronteira, as ferrovias compensariam essa deficiência com a rápida reposição de tropas e materiais<sup>100</sup>.

O governo comungava da mesma expectativa de Lassance Cunha de que as ligações ferroviárias com Livramento e Uruguaiiana facilitariam o comércio, pois destas cidades as conhecidas vias férreas e fluviais (no caso de Uruguaiiana) atingiriam a Argentina e o Uruguai e suas respectivas capitais, o que “era um passo agigantado satisfazendo velhas aspirações”<sup>101</sup>.

Por outro lado havia uma contradição no jornal que agora elogiava a companhia belga no contrato de arrendamento, a mesma empresa que tanto criticara em 1898, quando do concessão do tronco central, e até o próprio tom nacionalista usado pelo do PRR, então contra o monopólio estrangeiro numa área de fronteira. Agora o contrato era prova da confiança dos estrangeiros na nossa economia e na sã política administrativa dos republicanos<sup>102</sup>. Podemos entender a mudança de posição pelo pragmatismo do PRR, para o qual não havia outra solução possível no momento, pois além de livrar o Estado dos pesados encargos com a Porto Alegre-Novo Hamburgo, o contrato poderia facilitar no futuro a encampação da ferrovia pelo Estado, esta sim prevista e desejada pelos republicanos.

Mesmo os jornais que se opunham ao arrendamento, utilizando o mesmo argumento que o PRR usara anteriormente, de submissão a uma empresa estrangeira, entusiasmaram-se com as primeiras obras<sup>103</sup>.

<sup>99</sup>A Federação. Porto Alegre, 25/02/1905, p. 01.

<sup>100</sup>A Federação. Porto Alegre, 27/02/1905, p. 01.

<sup>101</sup>A Federação. Porto Alegre, 15/05/1906 e 16/06/1906.

<sup>102</sup>A Federação. Porto Alegre, 11/05/1906, p. 01.

<sup>103</sup>KLIEMANN, Luiza H.S. op. cit. p. 171.

Entretanto o apoio do governo estadual aos belgas não duraria muito tempo, pois as esperanças de reformas duradouras não se concretizaram. Por exemplo, no início de 1907 elogiava-se a inspeção no trecho em construção Cacequi-Uruguaiana que constataria “graves defeitos... e verdadeiras fraudes” nas obras, “...e muito mais há de se fazer no sentido de colocar a viação-férrea no seu typo de factor de progresso e desenvolvimento do bem público”<sup>104</sup>. Logo depois, continuavam as críticas à falta de segurança ocasionando acidentes<sup>105</sup>, reclamações que denunciavam pela freqüência a má vontade governista com a “Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer”, nome da empresa arrendatária belga. Por outro lado, de forma mais sutil homenageava o presidente de um Estado que morrera lembrando que “adquiriu estrada de ferro do Paraná, contrariando forte corrente de interesses particulares empenhadas em comprá-la”<sup>106</sup>. Porém, a União parecia satisfeita com o arrendamento, como se deduzia da Mensagem Presidencial de 1908, que mencionava que as receitas haviam duplicado, devendo-se perseverar, e até lamentava-se que a Bahia não houvesse permitido o mesmo com suas linhas<sup>107</sup>.

É bastante provável que Borges de Medeiros tenha optado pela cautela após esta mensagem, para não entrar em atrito direto com a União, receoso de uma reação semelhante a de Prudente de Moraes, anos antes, que levava a uma difícil relação com o governo central, um dos motivos da perda do arrendamento da Porto Alegre-Uruguaiana na época. Não esqueçamos que nas eleições no Estado no ano anterior e pela primeira vez desde 1895, havia uma chapa de oposição liderada pelo dissidente republicano Fernando Abbott com algum apoio dos federalistas. Embora a tranqüila vitória republicana, a existência de uma oposição no quadro da política dos governadores da República Velha, demonstrava certa fragilidade do PRR que poderia motivar uma ação mais vigorosa da União, na medida em que contrariar o governo central podia acarretar mudanças entre facções das oligarquias estaduais. Apesar da atuação forte de Pinheiro Machado no centro do poder, do apoio militar e da brigada, o Rio Grande do Sul se enquadrava no sistema de poder vigente, isto é, podendo barganhar apenas algumas

---

<sup>104</sup>A Federação. Porto Alegre, 26/01/1907, p. 01.

<sup>105</sup>A Federação. Porto Alegre, 24/05/1907, 28/05/1907, 30/05/1907.

<sup>106</sup>A Federação. Porto Alegre, 19/01/1907, p. 01.

<sup>107</sup>A Federação. Porto Alegre, 05/05/1908, p. 01.

vantagens em relação ao centro econômico e político do país que era a burguesia cafeeira de São Paulo e, em menor grau, Minas Gerais.

Nacionalmente foram anos de grande avanço na área ferroviária, após a presidência austera e impopular de Campos Salles. Com as contas públicas regularizadas, assumiu Rodrigues Alves que, embora mantendo uma certa retenção de gastos, já possuía alguma folga nas finanças para planejar e fazer obras viárias. Afonso Pena assumiu depois conservando o mesmo ritmo de ampliação da malha ferroviária, conforme se constatava nas mensagens presidenciais anuais. Em 1897, suspendera-se toda a construção oficial de ferrovias, totalizando o quinquênio 1896/1900 (final da gestão Prudente de Moraes e início da Campos Salles) com 2.349km. construídos, havendo uma diminuição em comparação com o quinquênio anterior (1890/1895) com 3.383km., e em 1901/1902 uma redução drástica para apenas 364km. No resto do quinquênio (presidência de Rodrigues Alves) uma rápida elevação perfazendo 1.464km entre 1901/1905. O período seguinte, entre 1906 a 1910 (presidência de Afonso Pena e, após sua morte de Nilo Peçanha) seria o momento de maior expansão das ferrovias até então, com 4.685km., sendo que só no último ano 2.225km. foram inaugurados<sup>108</sup>.

A variação do ritmo da construção das estradas de ferro refletia o caráter de ciclotomia da economia brasileira, ora alternando períodos de expansão, ora caindo em profunda depressão, causados por crises políticas e econômicas acarretadas, notadamente quando o preço do seu principal produto, o café, variava negativamente, mostrando claramente a dependência do país aos centros hegemônicos internacionais.

Regionalmente as críticas à administração belga retornariam. O contrato de arrendamento e unificação das linhas, assinado em 1905, previa três anos para a conclusão das várias linhas inacabadas. Mas bem antes já haviam começado as reclamações contra a companhia belga, agravando-se com a passagem do tempo. Neste sentido o governo estadual começava a repercutir e apoiar estas críticas. Atrasos, falta de condições dos vagões, passagens e fretes caros, causando prejuízos a particulares e ao comércio na linha Porto Alegre-Taquara e Porto Alegre-Montenegro<sup>109</sup>, o que levava os comerciantes a preferir a via fluvial, embora em piores condições, pelos preços mais baixos de seus fretes<sup>110</sup>. Em outra edição, "A Federação" reclamava que a companhia

<sup>108</sup>VIANNA, Hélio. *História do Brasil*, São Paulo: Ed. Melhoramentos, 1977. p. 593-594.

<sup>109</sup>A Federação. Porto Alegre, 10/09/1909, p. 01.

<sup>110</sup>A Federação. Porto Alegre, 13/09/1909, p. 01.

com as altas tarifas “...absorvia a maior parte dos lucros do produtor; onerosa à indústria, agricultura e comércio”, bloqueava o transporte fluvial baixando as tarifas no trecho onde havia esta possibilidade de concorrência, estabelecendo um “monopólio predatório”, resultando todas essas dificuldades por proporcionar somente “saldos enormes desviados para longe”<sup>111</sup>. Outro artigo, depois das costumeiras queixas, concluía “... estradas de ferro em vez de serem possantes auxiliares do progresso e da expansão econômica e comercial do Rio Grande , se transformaram ... no maior entrave a essa expansão”<sup>112</sup> .

Os ataques continuariam nos anos seguintes, momento em que o Estado começou a propor a revisão do contrato de 1905, usando como justificativa a concorrência para novos trechos<sup>113</sup>. Contrapondo-se ao interesse da empresa belga o governo intercedia junto à União, criticando a proposta belga de um valor alto e de sacramentar um monopólio estrangeiro<sup>114</sup> . Na verdade, a precariedade dos serviços ferroviários e os altos fretes eram sentidos em todo o Rio Grande, e diversos segmentos reclamavam da companhia belga: comércio, indústria, pecuária, funcionários e passageiros<sup>115</sup>. Como era um problema que afetava distintos setores, foi muito conveniente como justificativa do discurso universalizante do PRR, isto é, beneficiar a toda sociedade sem privilegiar nenhum segmento específico, e conseqüentemente usar o conteúdo programático do partido, o de serviço de utilidade pública, especificamente nos transportes. Às vezes as críticas tomavam um tom de ameaça, “este vampiro enorme [a companhia belga] só morde e morde feio... , mas talvez o remédio não demore”<sup>116</sup>.

O governo estadual usava como justificativa para a revisão do contrato a concessão de novos trechos, que ao ser feita sem concorrência pública contrariaria a Constituição Federal, além do fato de não sendo as novas concessões para linhas estratégicas desrespeitarem outro preceito constitucional, o da autonomia dos Estados. Todavia, o protesto junto à União era feito de forma elegante e evitando atritos, atendo-se a aspectos legais e reconhecendo o empenho do governo central na questão<sup>117</sup>. Mas não esqueçamos que os argumentos usados pelo poder público gaúcho para obter a revisão

---

<sup>111</sup>A Federação. Porto Alegre, 18/09/1909, p. 01.

<sup>112</sup>A Federação. Porto Alegre, 06/10/1909, p. 01.

<sup>113</sup>KLIEMANN, Luiza H.S. op. cit. p. 215.

<sup>114</sup>A Federação. Porto Alegre, 14/01/1911.

<sup>115</sup>Diversas edições do “A Federação”, a título de exemplo, 07/10/1909, 01/03/1911, 02/03/1911, 04/03/1911, 06/03/1911.

<sup>116</sup>A Federação. Porto Alegre, 07/03/1911.

<sup>117</sup> KLIEMANN, Luiza. op. cit. P.216

se baseavam no prejuízo que as atividades produtivas sofriam com os maus serviços e altos fretes, o que provocava o apoio dos grandes interesses econômicos à proposta do Estado e ajudavam-no na pressão contra a companhia junto à União.

Outro fato que tornava ainda mais complexa a questão dos transportes era o dinâmico desenvolvimento da economia gaúcha, estimulado pelo projeto do PRR, o que transformava em mais premente a solução do problema viário, que ao invés de melhorar piorara num contexto de rápida expansão econômica regional.

A revisão do contrato, acordado entre a “Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer au Brésil” e a União, viria pelo Decreto nº 9101, de 08/11/1911, visando à redução de tarifas e execução de diversos melhoramentos e aquisição de equipamentos. No entanto, importantes transformações societárias na companhia belga haviam sido feitas durante a campanha pela revisão do contrato.

A companhia belga passara para o controle do norte-americano Percival Farquhar, que, por sua vez, também representava investidores europeus. Na verdade era uma mudança que simbolizava alterações profundas na economia mundial e que, no caso específico da América Latina, poderiam ser resumidas na lenta decadência inglesa e no surgimento de uma nova potência imperialista substituindo a antiga, os Estados Unidos. Se após a proclamação da República era visível a manutenção da hegemonia britânica no Brasil, não havia dúvida de uma ascensão contínua da influência norte-americana no país. E, embora num primeiro momento modesto o capital americano, dispondo inicialmente recursos próprios reduzidos com o tempo, soube conquistar ampla influência no país, usando a estratégia da representação de capitais europeus aqui<sup>118</sup>, como seria o caso de Farquhar, que depois de usar capitais americanos partiu para a conquista de investidores europeus para seus negócios. Também era uma forma de mascarar a presença européia, já alvo de um incipiente mas forte nacionalismo. Além do comércio tradicional com os EUA desde meados do século XIX, sobretudo café, os americanos utilizavam as formas usuais de penetração, com a participação na disputa por concessões e privilégios, especialmente no setor público, como ferrovias, bondes, energia elétrica, telégrafos, telefones. Como os EUA possuíam poucas colônias só restava a opção de

---

<sup>118</sup>SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional 1889-1930. In: FAUSTO, Bóris (dir.). *História Geral da Civilização Brasileira*. O Brasil Republicano. São Paulo: Difel, 1975. Tomo III, vol. 1.p. 372.

enfrentar os europeus (que tinham grandes impérios coloniais), investindo capitais em setores de mercado externo de economias neo-coloniais politicamente independentes.

Farquhar começara sua vida empresarial participando do truste de Toronto, entre outras obras responsável pela primeira ferrovia transcontinental das Américas, a Canadian Pacific Railway, que incluía como propriedade 10 milhões de hectares ao longo da via para posterior colonização. Depois de diversos investimentos em estradas de ferro na América Central, e sem muito apoio de Wall Street (desconfiada de seu excessivo otimismo) direcionou-se para a Europa para conseguir capitais para seus projetos. Farquhar se voltou para o Brasil em 1904, com a conquista de uma concessão de serviços de bonde, e rapidamente seus interesses se expandiram notadamente na área de serviços públicos, sempre tendendo ao monopólio.

Em poucos anos, o Sindicato Farquhar possuía os serviços de iluminação do Rio de Janeiro (a famosa Light); a Companhia Telefônica do Brasil; serviços de bonde e iluminação em Salvador, concessão das obras do porto de Belém; a concessão da ferrovia Madeira-Mamoré; a Companhia de Navegação da Amazonas e outra empresa que explorava borracha na região; a maior serraria da América Latina, a Lumber, nas terras do Contestado; e particularmente no Rio Grande do Sul, a Compagnie Française du Porto de Rio Grande do Sul, responsável pela construção do porto e obras da barra de Rio Grande<sup>119</sup>. Acumulava ainda hotéis, frigoríficos e fazendas de gado.

Em 1906, Farquhar concebeu seu projeto mais ambicioso: a constituição de um grande sistema ferroviário unificado na América Latina, sob sua direção. No mesmo ano adquiria a Estrada de Ferro Rio Grande-São Paulo, uma concessão que permitiria interligar o todo sul do país a São Paulo, além de 6 milhões de acres, para fins de colonização. Eram áreas pouco povoadas e a idéia de Farquhar era de uma colonização agrícola para abastecer São Paulo e exportação de madeira para Paranaguá, desta forma tornando a estrada economicamente viável. Nos anos seguintes continuaria comprando ferrovias no interior de São Paulo, basicamente com capital europeu, beneficiando-se da condição de americano para disfarçar a origem do dinheiro. Em pouco tempo só não era de sua propriedade em São Paulo, a linha de Santos, funil que monopolizava a saída para o exterior.

---

<sup>119</sup>SINGER, Paul. op. cit. p. 380-381.

O mecanismo da concessão constituía-se na forma mais importante de penetração de capital estrangeiro, tanto em ferrovias como em serviços públicos, cuja demanda aumentara consideravelmente dada a expansão das atividades de mercado. No caso das ferrovias, acompanhava a colonização de terras devolutas. As concessões asseguravam ao vencedor monopólio na execução do serviço e, geralmente, garantia de uma remuneração mínima do capital empregado. Evidentemente eram altamente lucrativas gerando muitas disputas, e utilizando variadas formas de pressão, da simples adulação ao suborno propriamente dito. O ganhador fundava uma companhia para executar o serviço concedido, mobilizava recursos dos fundadores, mas a maior parte vinha do lançamento de ações ou título da dívida nas grandes bolsas européias, sendo necessário que as companhias tivessem prestígio junto aos grandes bancos, que subscreviam os títulos e revendiam ao público, ganhando generosas comissões no processo<sup>120</sup>. Era freqüente que um testa-de-ferro brasileiro ganhasse a concessão e depois a vendesse a um estrangeiro, geralmente tornando-se diretor da companhia pelos serviços prestados. Não é difícil inferir que no mecanismo das concessões alguns ganhavam, mas o grande perdedor eram os países submetidos a tal prática, pagando muito caro por um serviço ineficiente. Farquhar se enquadrava perfeitamente no mecanismo acima descrito.

Em 1910 adquiriu, entre outras, ferrovias em Santa Catarina, 70% do capital da “Compagnie Auxiliare”, que no começo do ano seguinte arrendou à “Brazil Railway”, *holding* do grupo no setor ferroviário. O PRR não se entusiasmou muito com a mudança de donos, já conhecia Farquhar das obras do porto de Rio Grande e, provavelmente, aprendera com o episódio da unificação em 1905 a ser mais cético. Os editoriais do jornal continuavam com as críticas e a visita de Farquhar a Borges de Medeiros não o poupou de ataques a companhia nos meses seguintes; até o “superarrendatário” não escaparia na série de editoriais intitulada sugestivamente “Viação maléfica”<sup>121</sup>.

Os meses que antecederam a revisão do contrato foram de constante pressão: questionava-se as altas tarifas que prejudicavam o Estado tanto como produtor agrícola abastecedor de São Paulo, sofrendo com a concorrência de Minas Gerais, que tinha tarifas protecionistas<sup>122</sup>; como a pecuária com fretes 40% mais caros incentivando o uso das ferrovias uruguaias, de nada tendo servido a chegada da linha férrea brasileira até

<sup>120</sup>SINGER, Paul. op. cit. p. 375-376.

<sup>121</sup>A Federação. Porto Alegre, 19/06/1911, 21/06/1911, 23/06/1911 e 26/06/1911.

<sup>122</sup>A Federação. Porto Alegre, 05/09/1911, p. 01.

Livramento com o frete alto<sup>123</sup>. Até mesmo a União das Serrarias Serranas e os produtores de erva-mate protestavam, pois os segundos sofriam com a concorrência do Paraná, que via Paranaguá chegava ao Prata, e a competição com o início das primeiras colheitas nas Missões argentinas<sup>124</sup>. Para o jornal o Estado começava a sofrer concorrência de outros estados e de outros países em seus diferentes produtos, e a falta de um sistema de transporte barato e eficiente tornava a disputa ainda mais desigual. Finalmente a revisão do contrato era assinada prevendo diversos melhoramentos na linha, outros beneficiamentos na rede, mas, sobretudo redução de tarifas.

Os anos que antecederam a Primeira Guerra Mundial foram de expansão ferroviária por todo o país, a cada ano mais e mais quilômetros aumentavam a rede viária, somente no quinquênio 1911/1915 seriam construídos 5.180 quilômetros, índice que não mais se repetiria ao longo da história ferroviária brasileira. Para o Rio Grande do Sul, desde o início do século, as ferrovias se expandiam. Na fronteira, o tronco principal foi concluído com a chegada a Uruguaiana em 1907, e em 1910 um ramal alcançaria Livramento; no centro do Estado, a linha chegou a Taquara em 1903 e na próspera Caxias em 1910; ao norte, alcançou Passo Fundo em 1910 e no mesmo ano atingia Marcelino Ramos, fazendo a importante conexão com a São Paulo-Rio Grande de Farquhar, que alcançava Itararé (São Paulo) e daí, a capital paulista.

No entanto, esta expansão, ao contrário do que esperava o governo estadual, não resolveria os problemas dos transportes, nem os da economia gaúcha. Evidentemente a ineficiência das ferrovias era um fato, mas a existência de uma concorrência cada vez maior, tanto na pecuária como na agricultura e indústria, causava danos maiores ao nosso Estado. A mensagem presidencial de Borges de Medeiros, em 1913, reconhecia que o Estado não tinha como competir com São Paulo e Minas Gerais, que agora se voltavam também para a policultura, dada a situação geográfica privilegiada e o solo fértil. A solução seria o direcionamento para o Prata, onde possuíamos vantagens no sistema de transportes. Um desenvolvimento mais harmônico das ferrovias facilitaria um intercâmbio com o Uruguai<sup>125</sup>. A outra face do discurso dos republicanos, a do comércio com o Prata, surgia agora embasada nas dificuldades de colocação de nossos produtos

---

<sup>123</sup>A Federação. Porto Alegre, 12/09/1911, p. 01.

<sup>124</sup>A Federação. Porto Alegre, 13/09/1911, p. 01.

<sup>125</sup>A Federação. Porto Alegre, 07/10/1913, p. 01.

no centro do país. O combate ao contrabando não esquecia a possibilidade de exportação de nossos produtos para a nação vizinha.

Neste contexto poucos meses depois foi anunciado um acordo entre a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (novo nome da companhia) e a Ferro Carril Central do Uruguay, visando a um intercâmbio entre nossos produtos e as mercadorias de livre trânsito no Uruguai<sup>126</sup>. Haveria a possibilidade de complementaridade econômica, nossos produtos de exportação eram de origem vegetal e importaríamos gêneros de comércio e mercadorias de livre trânsito. O acordo, de caráter provisório, se baseava no rebaixamento de tarifas e sugestão para que fosse cobrada uma única tarifa entre as cidades do Rio Grande do Sul e Montevidéu<sup>127</sup>.

No entanto, o acordo não implicava a renúncia do projeto do PRR, de inserção do Estado no setor de mercado externo, representado por São Paulo. Por este motivo era um acordo provisório, e de alcance temporário, enquanto as intermináveis obras no porto de Rio Grande e a desobstrução de sua barra não se concretizavam. Até mesmo o desejo de maior intercâmbio com o vizinho país ficava prejudicado pela ineficiência e altas tarifas de nossas ferrovias, como se depreendia da notícia de exportação de madeira gaúcha, que só teria continuidade se baixassem os fretes<sup>128</sup>.

A situação das ferrovias gaúchas se agravaria ainda mais com a eclosão da Primeira Grande Guerra. O sindicato Farquhar, já com graves problemas financeiros, entrou em plena decadência com a guerra na Europa, seu principal manancial de recursos. Sofria desde 1912 uma campanha nacionalista, temerosa do monopólio em serviços básicos, e agora sua condição de norte-americano não mais o absolvía, pelo contrário, sua rápida expansão provocava medo do novo imperialismo yanque<sup>129</sup>. Contudo, o motivo maior da queda era que seu império se baseava em empresas que davam lucros a longo prazo, e os empréstimos e títulos deviam ser pagos em prazo menor ou em um momento de pânico no mercado. O fim de Farquhar simbolizava o fim de um tipo de penetração imperialista que se esgotara. Com a guerra e a ascensão de uma nova burguesia industrial nos países periféricos, exigiam-se serviços de infra-

---

<sup>126</sup>A Federação. Porto Alegre, 24/03/1914, p. 01.

<sup>127</sup>A Federação. Porto Alegre, 31/07/1914, p. 01.

<sup>128</sup>A Federação. Porto Alegre, 28/02/1915, p. 01.

<sup>129</sup>SINGER, Paul. op. cit. p. 385.

estrutura básica baratos, o que não condizia com as bases capitalistas privadas em que operava o empresário americano <sup>130</sup>.

Outro motivo de agravamento das condições das ferrovias gaúchas foi que a própria guerra estimulou a economia do Estado. Não cabia mais apenas abastecer o mercado interno, mas também suprir as necessidades das nações em conflito. Evidentemente não só incentivou a produção agrícola, como trouxe a elevação do preço das mercadorias, gerando um maior volume de tráfego nas ferrovias e tornando mais visível ainda a ineficiência deste tipo de transporte. Até a estagnada pecuária conseguiu se animar com as boas perspectivas criadas pela guerra e com a entrada dos frigoríficos estrangeiros implicando um maior desenvolvimento do setor. A incipiente indústria, devido ao bloqueio do comércio internacional, também crescia. Enfim, todo esse dinamismo gerava um expressivo aumento de tráfego nas nossas ferrovias e explicitava ainda mais as deficiências históricas do nosso sistema de transporte.

Infelizmente, para o Rio Grande do Sul a decadência do império Farquhar foi lenta, sua falência havia sido requerida nos Estados Unidos, mas detalhes contratuais a impediam; teria que haver uma reunião na Europa dos acionistas e esta não se realizava por causa da guerra. Por esta época o jornal republicano se incorporara na campanha nacionalista movida pelos jornais da capital federal contra o Sindicato Farquhar<sup>131</sup>. Evidentemente não havia interesse da companhia em gastos na manutenção e muito menos em grandes investimentos, levando a uma maior degradação dos serviços, ainda mais agora com o aumento de tráfego exigido pela produção.

O governo estadual começaria uma campanha de ataques contra a companhia, e motivos não faltavam para as reclamações: decadência da conservação, falta de vagões, atrasos, acidentes, descaso com as mercadorias, número reduzido de funcionários para o volume de serviços, tudo isso gerando a morosidade do transporte, caracterizando a completa desorganização administrativa da empresa, apesar dos preços dos fretes serem excessivos<sup>132</sup>. Borges de Medeiros e a bancada federal pediam a revisão do contrato de arrendamento, alegando que os maus serviços da companhia atrapalhavam o pleno desenvolvimento do Estado. Reclamações diárias do povo e, principalmente, do comércio

---

<sup>130</sup>Ibid. Op. Cit. p. 387.

<sup>131</sup>A Federação. Porto Alegre, 16/02/1916, 19/02/1916, 20/03/1916, 05/07/1916.

<sup>132</sup>A Federação. Porto Alegre, 20/07/1916, 09/10/1916, 21/10/1916, 17/02/1917, 22/02/1917, 12/03/1917, 13/03/1917, 14/03/1917, 16/03/1917, 22/03/1917, 31/03/1917.

chegavam à companhia. A defesa da Viação Férrea se baseava no aumento brusco do tráfego e na falta de vagões e combustível no mercado mundial devido à guerra, e insinuava que nem por isso o preço dos fretes aumentara<sup>133</sup>.

Os problemas da companhia se agravavam com a falta de investimentos na conservação das linhas e vagões, gerando protestos da indústria, funcionários da rede e, principalmente, do comércio<sup>134</sup>. O processo culminaria com a greve dos ferroviários em julho de 1917, movimento que alcançaria outros segmentos operários do Estado. A paralisação do movimento dos trens ocasionava evidente prejuízo a todas as atividades produtivas, cujos líderes pressionariam o governo estadual para a solução da crise.

O episódio serviu para caracterizar o modelo positivista na resolução dos conflitos. Borges de Medeiros apareceu como um mediador entre as partes, respeitando o movimento grevista (o reconhecimento ao direito de greve estava na Constituição estadual de 1891), mas também utilizando a brigada, se fosse necessário, para manter a ordem<sup>135</sup>. De outra parte, também pressionou os recalcitrantes empresários para que dessem aumento aos seus funcionários. O discurso universalizante republicano se afirmava, o Estado não ajudara um segmento, mas, sim, a toda coletividade, inclusive o operariado como previa o ideário positivista de incorporação do proletariado à sociedade. Reconhecia a justiça das reclamações dos trabalhadores da viação em relação ao baixo salário, excessiva jornada e às más condições de trabalho<sup>136</sup>. A greve geral e a dos funcionários da rede cessaram com a promessa de aumento de salários e melhores condições de trabalho.

A grave situação da companhia não permitia, no entanto, grande otimismo com a melhoria das vias e dos salários. Um congresso de comerciantes em Cruz Alta, que reunindo todas as praças comerciais do Estado, reclamou veementemente contra a companhia, que com seus inúmeros e recorrentes problemas não só prejudicavam o comércio na sua concorrência com outros Estados, como eram obstáculos à recente industrialização (frigorífico). As serrarias até aceitariam aumento nos fretes desde que

---

<sup>133</sup>A Federação. Porto Alegre, 28/04/1917, p. 01.

<sup>134</sup>A Federação. Porto Alegre, 19/04/1917, 22/05/1917, 23/06/1917, 27/06/1917, 25/06/1917, 18/07/1917, 20/07/1917, 25/07/1917.

<sup>135</sup>A Federação. Porto Alegre, 14/08/1917, p. 01.

<sup>136</sup>A Federação. Porto Alegre, 17/08/1917, p. 01.

melhorassem os serviços<sup>137</sup>. É interessante mencionar que nesta época o comércio também representava os interesses da indústria.

Em novembro, novamente os ferroviários retornaram à greve dado que suas reivindicações não foram atendidas. De novo Borges apoiou o movimento, pois a situação dos empregados da viação não mudara, mas a greve não podia, segundo ele, ser violenta e agressiva, e deveria ter motivos justos e razoáveis<sup>138</sup>. O governo não aceitava o pedido da companhia de aumentar tarifas, pois considerava que a compensação viria do volume da safra agrícola. Entretanto, para fechar o acordo que terminaria a greve aceitou fretes maiores em segmentos que podiam pagar mais, gado em pé e madeira<sup>139</sup>. A segunda greve, no entanto, seria bem mais violenta. Os operários apelavam para os interesses do Estado como um todo que estaria sendo prejudicado por um companhia estrangeira, e a tentativa da companhia de culpar o comércio não funcionou, aumentando o apoio ao movimento grevista de todos os outros setores prejudicados.

A vitória na greve e a sólida atuação de Borges de Medeiros já antecipavam a futura encampação. Conseguira o presidente do Estado uma unidade entre os diferentes setores produtivos do Estado e contara até com o apoio do proletariado, aumentando sua base de sustentação política, o que seria vital na próxima etapa. Para a companhia, dada sua falta de condições financeiras e a impossibilidade de buscar empréstimos no exterior, a solução possível era o aumento das tarifas. Mas mesmo com a elevação dos fretes em determinados produtos - e sempre com a mediação do comércio - os problemas continuavam, como atestavam as lúcidas análises que o jornal republicano fazia, que também funcionavam como tentativa de conquistar o apoio da União para a questão<sup>140</sup>. Em geral o apelo se baseava no potencial agrícola do Estado, pois houvesse condições de transporte se eliminaria a carestia das populações do país, sendo este outro argumento de que a crise dos transportes era mais grave no Estado que no resto da nação.

Enquanto aguardava o desfecho da falência de Farquhar, Borges de Medeiros continuava investindo em ramais independentes, concluindo a via até Bento Gonçalves e contratando a obra para a extensão até Alfredo Chaves (atual Veranópolis) na próspera

---

<sup>137</sup>A Federação. Porto Alegre, 22/09/1917, p. 01.

<sup>138</sup>A Federação. Porto Alegre, 19/10/1917, p. 01.

<sup>139</sup>A Federação. Porto Alegre, 23/10/1917 e 10/11/1917.

<sup>140</sup>A Federação. Porto Alegre, 15/08/1918, 29/08/1918, 03/09/1918, 26/10/1918.

região da Serra. O período não fora propício para a expansão da malha ferroviária no país. Se o quinquênio anterior (1911/1915) foi o ápice da construção ferroviária na nossa história (5.180km construídos), entretanto, entre 1916 e 1920, devido às dificuldades financeiras provocadas pela guerra, houve uma acentuada queda perfazendo 1.816km construídos<sup>141</sup>.

A Primeira Guerra dificultaria a capacidade de importação do país, agravada pela baixa preço do café e da borracha, obrigando o governo federal à emissão de dinheiro e inflacionando a moeda nacional, o que estimularia as exportações, diversificando-se a sua pauta com a inclusão de produtos como as carnes congeladas, o couro e o açúcar, que tinham uma grande demanda nos países conflagrados. Por outro lado, o conflito também incentivaria a substituição de importações e a conseqüente expansão da industrialização brasileira e gaúcha. Com a deflação da moeda subia o custo de vida para as classes mais baixas, o que estimulava a produção de alimentos, afetando notadamente o nosso Estado, “celeiro do Brasil”.

Neste quadro de expansão produtiva, em produtos dos quais o Estado poderia ser um privilegiado fornecedor ao mercado nacional, nos campos da agricultura, pecuária e indústria, tanto de tradicionais produtos na pauta de exportação, como de novos itens estimulados pelo conflito, como o arroz, o vinho e as carnes frigorificadas, atingia todas as regiões e setores produtivos do Rio Grande do Sul. Evidentemente haveria uma concorrência motivada pelos bons preços e boa posição geográfica junto aos centros consumidores. Neste caso um sistema de transporte eficiente era essencial, e a resposta da Viação Férrea para essas novas necessidades foi claramente insuficiente. As carências históricas das nossas ferrovias ficariam claramente demonstradas no momento em que mais se necessitaria delas. Traçados mal elaborados, construções das vias permanentes com material de baixa qualidade, material rodante de segunda categoria, escassos investimentos na conservação, tudo visando ao lucro rápido de empresas estrangeiras, garantidas por leoninos contratos, que das companhias pouco exigiam. A elevação do coeficiente de tráfego de 67% para 90% entre 1913 e 1920 em vez de lucros significativos, somente gerou maior aumento da manutenção no índice das despesas

---

<sup>141</sup>VIANNA, Hélio. op. cit. p. 594.

gerais da companhia<sup>142</sup>. Como não havia possibilidade de altos investimentos para recompor a companhia, o fim era inevitável.

Neste quadro não poderia ser esquecido o projeto político republicano de diversificação da estrutura produtiva do Estado e inserção no mercado interno nacional. A crise dos transportes ameaçava seriamente este projeto. A dificuldade da conexão ferroviária com o centro do país, devido aos atrasos dos trens da Viação Férrea era a culminância do processo. Todo o esforço governamental de diversificação de produção e inserção no mercado interno estava ameaçado. A forte concorrência de outros estados se beneficiava das nossas dificuldades e todos os setores produtivos rio-grandenses se sentiam afetados<sup>143</sup>.

No início de 1920 surgiam claramente na imprensa as negociações com a União sobre a encampação, juntamente com críticas aos maus serviços da Viação que funcionavam como pressão junto ao governo federal<sup>144</sup>. Apesar da morte de Pinheiro Machado, o PRR possuía ainda no centro do país um papel significativo, alicerçado pelo amplo apoio político a Borges de Medeiros e à idéia da encampação pelo Estado. Os problemas de reestruturação econômica após a guerra e a complexidade do quadro político com as sucessões presidenciais do período facilitariam as conversações entre o Estado e a União. O ato de encampação pelo Rio Grande do Sul foi celebrado a 18 de junho de 1920: a União assumiu o pagamento da indenização aos belgas e o Estado tinha o compromisso de gastar o equivalente à quantia paga pela União na reconstrução da rede. Seria um bom negócio para ambas as partes, se computarmos que a indenização à companhia belga seria quase um terço do especificado no contrato de arrendamento devido a desvalorização da moeda européia no pós-guerra. É presumível que a encampação se tornara possível por ser uma empresa belga, numa Europa devastada, sem condições de grandes investimentos e sequiosa de recursos.

A encampação da Viação Férrea, juntamente com a do porto do Rio Grande no ano anterior eram a culminância não só da crise da companhia, mas, principalmente, do projeto político e econômico do PRR, com o apoio dos distintos setores que davam suporte ao partido no Rio Grande do Sul. Ideologicamente era o cumprimento do ideário positivista concernente tanto a “socialização dos serviços públicos” como ao atendimento

<sup>142</sup>SOUZA DIAS, José Roberto. op. cit. p. 208.

<sup>143</sup>A Federação, Porto Alegre, 23/07/1919, 16/08/1919, 19/10/1919.

<sup>144</sup>A Federação, Porto Alegre, 08/03/1920, 11/03/1920, 22/03/1920, 24/03/1920, 05/04/1920, 22/04/1920.

a todos os setores da sociedade e não a um só segmento, bem como serviria ao ideal de “incorporação do proletariado à sociedade” manifestado no apoio aos movimentos grevistas na companhia.

No entanto, os custos das encampações se revelaram altíssimos. O Estado foi obrigado a contrair empréstimos junto a banqueiros americanos, que desequilibraram o orçamento estadual. A euforia da década de 1910 foi seguida pela instabilidade dos anos 20. O sucateamento das ferrovias e o caos administrativo obrigaram a reconstrução da Viação Férrea, levando ao aumento dos fretes, os quais, apesar da melhoria dos serviços, comprometiam idéia inicial do governo de tarifas baixas<sup>145</sup>. Com o erário com poucos recursos, devido ao pagamento das dívidas contraídas pelo sistema de transportes, Borges de Medeiros recusou ajuda financeira aos latifundiários na crise da pecuária, um dos motivos da revolução de 1923. Por este raciocínio a encampação foi uma das causas indiretas do conflito que dividiu o Estado.

Com os altos gastos na reconstrução das vias férreas, a crise econômica e a revolução de 1923, a expansão das ferrovias se reduziu a extensão da linha de Taquara até Canela (1924). O combate ao contrabando, através do sistema de transportes, teve resultados discretos, eliminou o comércio ilícito heróico na fronteira, mas manteve um contrabando com maior sofisticação após a conclusão do porto de Rio Grande<sup>146</sup>. No entanto, apesar dos vultosos custos, as ferrovias tinham atingido outro dos seus objetivos, com a expansão da produção e da ocupação econômica e territorial, geralmente através de imigrantes, notadamente para o centro e o norte do Estado.

Nos anos 20 os Estados Unidos tomavam impulso como potência, e, simbolicamente, na área de transporte lentamente o veículo automotor americano rivalizaria e praticamente eliminaria as dispendiosas ferrovias inglesas - que sofriam com as campanhas nacionalistas e com demorado retorno de capital - décadas mais tarde. Ao mesmo tempo, pelo acordo que finalizou a revolução de 1923, não podendo Borges de Medeiros tentar a reeleição, uma nova geração de republicanos, representados estes na figura de Getúlio Vargas como presidente do Estado, assumiu posição política de relevo. Embora mantivessem muito do ideal positivista, protagonizaram significativa mudança na política estadual.

---

<sup>145</sup>Sobre a discussão das tarifas ver: A Federação, Poto Alegre, edições de 24/01/1921, 20/08/1921, 22/08/1921, 23/08/1921, 29/08/1921, 01/09/1921, 14/09/1921, 16/09/1921, 28/09/1921.

<sup>146</sup>CÉZAR, Guilhermino. op. cit. p. 94-96.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- A FEDERAÇÃO. Porto Alegre. 1895, 1896-1909, 1911-1921.
- AMARAL, Átila do. *Primórdios e desenvolvimento do transporte ferroviário do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, mimeo, 1969.
- BARETTA, Silvio R. *O Rio Grande do Sul e a República: reflexões preliminares sobre a Revolução de 1893*. São Paulo: Unicamp, s.d., mimeo.
- BOEIRA, Nelson. O Rio Grande de Augusto Comte. In: DACANAL, J.H. & GONZAGA, S. (org.). *RS: cultura e ideologia*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980. p. 34-59.
- BOSI, ALFREDO. A arqueologia do Estado-providência. In: *Dialética da Colonização*. São Paulo: Cia. das Letras, 1993. p. 273-307.
- BRUIT, Hector. *Acumulação capitalista na América Latina*. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- CALDEIRA, Jorge. *Mauá, empresário do Império*. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.
- CÂMARA, J. Ewbank da. *Caminhos de Ferro no Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Leuzinger e filhos, 1875.
- CARDOSO, Ciro Flamarion & BRIGNOLI, Hector P. *História Econômica da América Latina*. Rio de Janeiro: Graal, 1984.
- CARDOSO, Fernando H. Dos governos militares a Prudente - Campos Salles. In: FAUSTO, Boris (org.). *História Geral da Civilização Brasileira, O Brasil Republicano*. São Paulo: Difel, 1975. Tomo III, v. 1. p. 15-50.
- \_\_\_\_\_ & FALETTO, Enzo. *Dependência e Desenvolvimento na América Latina*. 6. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- CARVALHO, José Murilo de. Positivismo brasileiro e importação de idéias. In: GRAEBIN, Cleusa & LEAL, Elisabete (org.). *Revisitando o Positivismo*. Canoas: La Salle, 1998. p. 13-27.
- CASTRO, Antonio Barros de. *7 ensaios de economia brasileira*. Rio de Janeiro: Forense, 1976. v. 2.
- CEZAR, Guilhermino. *O contrabando no Sul do Brasil*. Porto Alegre/Caxias do Sul: UCS/EST, 1978.

- CHESNAUX, Jean. La insercion de la historia en el espacio: la geopolítica. In: \_\_\_\_\_ .*Hacemos tabla rasa del passado?*. México: SigloXXI, 1972. p. 180-191.
- CUEVA, Agustin. *O desenvolvimento do capitalismo na América Latina*. São Paulo: Global, 1983.
- CUNHA, Ernesto Lassance. *O Rio Grande do Sul*. Contribuição para o estudo de suas condições econômicas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.
- DIDONET, Zilah C. *O positivismo e a constituição riograndense de 14 de julho de 1891*. Santa Maria: Imprensa Universitária, 1977.
- FONSECA, Pedro C. D. *RS: economia e conflitos políticos na República Velha*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983.
- FORTES, Ariosto B. *Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: RFFSA, 1964.
- FRANCO, Sergio Costa. *Porto Alegre e seu comércio*. Porto Alegre: Associação Comercial de Porto Alegre, 1983. (Edição comemorativa do 125º aniversário).
- HARDMANN, Francisco F. *Trem fantasma, modernidade na selva*. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.
- HEINEN, Nivea T. *Introdução ao estudo das ferrovias no Rio Grande do Sul: 1874-1905*. Trabalho de conclusão de curso de especialização em História do Rio Grande do Sul, Depto. de História/UFRGS, Porto Alegre, 1981.
- HOBBSAWM, Eric. *A era do Capital*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- KLIEMANN, Luísa H. S. A ferrovia gaúcha e as diretrizes de Ordem e Progresso. *Revista de Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre: PUCRS, v. 3, n. 2, p. 159-249, dez. 1977.
- LESSA, Barbosa. *Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Tche, Porto Alegre, 1985.
- LOVE, Joseph. Regionalismo Gaúcho. São Paulo: Perspectiva, 1975.
- \_\_\_\_\_. O Rio Grande como fator de instabilidade na República Velha. In: FAUSTO, Boris(dir.). *História Geral da Civilização Brasileira O Brasil Republicano*, São Paulo: DIFEL, 1975. Tomo III, vol. 1. p. 99-122.
- PESAVENTO, Sandra. *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.

- \_\_\_\_\_. O velho/novo positivismo. In: GRAEBIN, Cleusa & LEAL, Elisabete. *Revisitando o Positivismo*. Canoas: La Salle, 1998. p. 59-64.
- \_\_\_\_\_. República velha gaúcha: Estado autoritário e economia. In: DACANAL J. H. & GONZAGA, S. (org.). *RS: economia e política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979. p. 193-228.
- PETERSEN, Silvia. As greves no Rio Grande do Sul(1890-1919). In: DACANAL, J.H. & GONZAGA,S.(orgs.). *RS: economia e política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979. p.277-327.
- PICCOLO, Helga I.L.A política riograndense no Império. In: DACANAL, J.H & GONZAGA, S. *RS: Economia e Política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979. p.93-117.
- PINTO, Celi R.J. *Positivismo, um projeto político alternativo*. Porto Alegre: L&PM, 1986.
- REICHEL, H. Industrialização na República Velha. In: DACANAL,J.H. & GONZAGA,S.(org.). *RS: economia e política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979. p. 255-275.
- RIBEIRO, Maria Tereza R. Positivismo: conservadorismo e progressismo. In: GRAEBIN, Cleusa & LEAL, Elisabete. *Revisitando o Positivismo*. Canoas: La Salle, 1998. p. 125-135.
- SILVA, Elmar J. M. Ligações externas da economia gaúcha, 1736-1890. In: DACANAL J.H. & GONZAGA, S. *RS: Economia e Política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979. p. 55-91.
- SILVA, J. Resende e. *A fronteira do Sul*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.
- SINGER, Paul. O Brasil no contexto do capitalismo internacional (1889-1930). In: FAUSTO, Bóris(org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. O Brasil Republicano. São Paulo: Difel, 1975. Tomo III, v. 1. p.349-389.
- \_\_\_\_\_. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. 2. ed. São Paulo: Nacional, 1977.
- SOUZA DIAS, José Roberto. *A estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguaiana e a formação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul - Uma contribuição ao estudo dos transportes no Brasil Meridional*. Tese de doutoramento, Depto. de História- FFLCH/USP, São Paulo, 1986.

STEIN, Stanley & STEIN, Barbara H. *A herança colonial da América Latina*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

THOMÉ, Nilson. *Trem de ferro*. 2. ed., Florianópolis: Lunardelli, 1983.

TRINDADE, Helgio. Aspectos políticos do sistema partidário republicano rio-grandense, 1882-1937. In: DACANAL, J.H. & GONZAGA, S. *RS: Economia e Política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979. p. 119-191.

VIANNA, Helio. *História do Brasil*. 13. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1977