

A FERROVIA COMO AGENTE DE PROGRESSO E DESENVOLVIMENTO: A INSERÇÃO EM AMBIENTE MUNDIAL, BRASILEIRO E SUL-RIO- GRANDENSE

Cristiane Secchi Luceno¹ e Luís Fernando da Silva Laroque²

RESUMO: O trabalho tem como objetivo estudar as construções ferroviárias em nível mundial, brasileiro e sul-rio grandense, visando a perceber as interligações destes projetos às construções ferroviárias regionais. Nesse sentido, este estudo procura discutir as transformações trazidas pelos trilhos durante o século XIX em diversos ambientes, levando em consideração a corrida industrial, as investidas brasileiras de construção dos primeiros trilhos, na segunda metade do século XIX, além da discussão sobre a existência de um projeto de Viação Ferroviária no Rio Grande do Sul e seus desdobramentos.

PALAVRAS- CHAVE: Ferrovia. Desenvolvimento. Revolução Industrial. Brasil/Rio Grande do Sul.

1 INTRODUÇÃO

A história ferroviária inicia no final do século XVIII e, principalmente, nas primeiras décadas do século XIX, em um contexto histórico de transformações ocasionadas pelas modificações nos métodos produtivos. Nesse sentido, a Revolução Industrial, o avanço científico e o capital circulante possibilitaram a fundação, utilização e expansão dos primeiros trilhos.

A construção das vias férreas em nível mundial provocou modificações em termos políticos, econômicos, sociais e ideológicos. Em menos de um século, o transporte sobre trilhos havia se espalhado pelo mundo e já era sinônimo de industrialização e aumento de capitais.

Este artigo objetiva traçar algumas bases sobre a constituição do sistema ferroviário no mundo, no Brasil e no Rio Grande do Sul, levando em consideração os aspectos inerentes a cada iniciativa. O estudo utiliza-se basicamente de técnicas bibliográficas e documentais.

Referente às ferrovias no mundo, o enfoque será nas principais motivações de construção dos caminhos de ferro e disseminação pelos diferentes continente, considerando o desenvolvimento econômico-industrial, bem como as transformações culturais e a lógica capitalista que acompanhou o processo.

Em nível nacional, objetiva-se compreender o cenário em que aportou a nova tecnologia ferroviária que rapidamente dominou o “Velho Mundo” e seus arredores. Demonstra-se, no caso brasileiro, a falta de um Plano Nacional de Viação Férrea e os interesses das classes dominantes para a construção dessas linhas.

1 Licenciada em História pelo Centro Universitário UNIVATES, Lajeado-RS. Professora concursada dos municípios de Lajeado e Estrela - RS. crisechi@universo.univates.br

2 Doutor em História. Professor do Curso de História e do Programa de Pós-Graduação em Ambiente e Desenvolvimento do Centro Universitário UNIVATES. lfaroque@terra.com.br

Para o caso rio-grandense, analisam-se, a grosso modo, as ferrovias nos períodos Imperial e Republicano, examinando as diferentes motivações e interesses para a construção das linhas ferroviárias. Procura-se estudar também algumas diferenças e semelhanças do caso brasileiro e gaúcho no que tange à chegada dos trilhos.

2 O AVANÇO DOS TRILHOS PELOS DIFERENTES CONTINENTES

A Inglaterra foi o palco do surgimento e da expansão das ferrovias no final do século XVIII e principalmente ao longo do século XIX. Espalharam-se rapidamente por diversos continentes fortalecendo economias, diminuindo trajetos e gerando novas fontes de rendas e riquezas.

Segundo Ransolin (1999), 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 da Europa, inicialmente sobre trilhos de madeira e utilizando tração humana e animal. As linhas férreas, em função do transporte de minérios, tiveram impulso a partir de 1765, quando James Watt construiu a primeira máquina a vapor fixa. Logo a seguir, em 1769, o francês Joseph Cugnot aperfeiçoou o invento tornando-a uma máquina móvel. Uma nova evolução ocorreu em 1804, quando o inglês Richard Trevithick construiu a primeira locomotiva, composta de cinco vagões, que se deslocava sobre trilhos de ferro fundido, transportando, num percurso de 15 quilômetros, uma carga de minérios e de 70 homens. Entretanto, essas locomotivas eram muito pesadas e impossibilitavam um melhor uso comercial. Novos inventos nas décadas seguintes removeram os obstáculos e, em 1830, surgiu a primeira linha comercial visando à ligação entre as cidades de Liverpool e Manchester. A partir daí, se expandiu para o resto do continente europeu e posteriormente para o mundo. Em 1832, chegou à França; entre 1835 e 1839, os trilhos alcançaram a Alemanha, Itália, Holanda, Bélgica e Rússia. Na década seguinte atingiram a Dinamarca, a Espanha e a Suíça.

O mundo parece ter ficado perplexo desde a inauguração dos primeiros caminhos de ferro, no início do século XIX. Para a inauguração da linha Liverpool-Manchester, em 15 de setembro de 1830, compareceram cerca de 400 mil pessoas, as quais assistiram ao espetáculo da viagem inaugural. Segundo Hardman (1988, p. 24), “as impressões que teve [...] sugerem a força do impacto cultural desencadeado por aqueles novos artefatos de ferro”. Como cita Mantovani (2007, p. 15), “as pessoas reagem com uma mistura de vários sentimentos, como indignação, espanto e encantamento, frente aos novos inventos que passavam a fazer parte de seu cotidiano”.

As palavras do reverendo Edward Stanley retratam o cenário da inauguração do caminho que ligava Liverpool e Manchester, cidades participantes da produção têxtil da Inglaterra:

Não há palavras que possam dar ideia adequada da grandiosidade (não posso usar palavra menor) do nosso progresso. A princípio era relativamente lento, mas logo sentimos que estávamos em marcha, e, então, todos aqueles para quem o veículo era novo devem haver-se dado conta de que aplicação da força locomotora estava estabelecendo uma nova era no estado da sociedade, cujos resultados definitivos é impossível colocar-se (STANLEY apud HARDMAN, 1988, p. 24).

As emoções sentidas no momento da partida do primeiro trem são indefinidas. Parecia ser difícil demonstrar com precisão tudo o que estava acontecendo naquele momento, como bem demonstra a passagem descrita por Edward Stanley. A velocidade do trem alcançou uma sinestesia nunca antes alcançada. Hardman (1988; 24) ainda menciona que “[...] a aplicação da força locomotora estava estabelecendo uma nova era no estado da sociedade [...]”, sendo impossível descrever com palavras as sensações e experiências possibilitadas pelo desenvolvimento humano.

Outra autora também procura dar conta desse “imaginário” que rodeou a construção das primeiras linhas férreas quando afirma:

Os caminhos de ferro em sua trajetória na Europa Ocidental despertaram, pelo menos na fase de sua instalação, outras formas de ver e sentir, como sentimentos adversos, a desconfiança do novo, a impressão de medo das populações que não sabiam como reagir e mesmo como explicar 'tão fumegante objeto' (POSSAS, 2001, p. 54-55).

Mantovani (2007) segue analisando a posição dos países ocidentais mais industrializados ou em processo que tiveram a "sensibilidade" de perceber a mudança ora implantada pelos caminhos de ferro. O autor ainda defende:

[...] o capitalismo possui uma característica que nenhum sistema vivenciado-criado/criado-vivenciado pelo homem jamais conseguiu desenvolver: a imensa e intensa capacidade de transformar a natureza. [...] Era no desenvolvimento tecnológico, no crescimento da produção material e da comunicação que o processo era mais evidente e se fazia presente. Ferro, aço e vapor imperavam sobre a maquinaria moderna. A ferrovia e a navegação a vapor haviam reduzido para uma semana as viagens inter ou transcontinentais (MANTOVANI, 2007, p.16-17).

Esse histórico se faz necessário para refletir sobre o quão rápida foi a expansão das ferrovias pelo mundo e junto delas a inserção, o fortalecimento e a difusão do capitalismo. Nesse "decolar" do transporte ferroviário, os trilhos chegam às Américas. Em 1837, nos Estados Unidos e em Cuba; em 1849, o sistema ferroviário foi implantado no México e Peru. Em 1850, surgiu no Chile e, em 1854, no Brasil. Entre 1855 e 1857, a Colômbia, a Argentina e o Paraguai também terão suas ferrovias.

A construção das ferrovias na América Latina ocorreu seguindo moldes norte-americanos de liberdade econômica, certa tolerância religiosa e assentada basicamente na política de democracia republicana. Isso ocorreu

[...] ainda que sua modernidade tenha tomado por bases estratégias pensadas de fora para dentro. Como aconteceu com a ocupação de determinados espaços e pela exploração humana e material, atendendo aspirações das grandes metrópoles europeias. Entre tantos interesses dos europeus, no caso da implantação dos transportes ferroviários foram os ingleses os pioneiros em financiar e gerir os principais empreendimentos na região (FLÔRES, 2005, p. 44).

Ao analisar a questão da expansão ferroviária no mundo, Mantovani (2007) se utiliza de uma reportagem publicada pelo jornal *Liberal Mineiro*, em 16 de julho de 1885, intitulada "Caminhos de ferro no mundo". O objetivo da matéria é demonstrar como o transporte ferroviário se desenvolveu pelo mundo, tomando por base o recorte temporal entre 1878 a 1883 e realizando comparações de distâncias relacionadas com várias regiões dos continentes. Nessa matéria, os Estados Unidos figuravam como grande responsável pelo crescimento dos ramais férreos.

Esse autor comenta que nos Estados Unidos foram construídos 56 mil e 327 quilômetros entre 1878 e 1883, enquanto no restante do mundo foram construídos apenas 53 mil e 841 quilômetros no período em questão. A comparação realizada pelo autor aponta que a Europa construiu no período mencionado 18 mil e 233 quilômetros, o que parece indicar uma certa saturação da necessidade no mercado europeu.

A reportagem critica a estagnação europeia, porém o autor não menciona que o principal responsável pelo crescimento férreo na América foi o capital inglês. Devido à saturação do mercado europeu, houve a migração do capital inglês para outras regiões onde as concessões ferroviárias poderiam ser mais lucrativas. Nas palavras de Mantovani (2007, p. 24),

[...] o autor não leva em consideração que o dinheiro que financiava a construção das ferrovias norte-americanas provinha da Inglaterra. Era o desdobramento do desenvolvimento do capitalismo no mundo. A economia capitalista havia se tornado mundial, fato que acentuou-se (sic) continuamente no decorrer do século XIX à medida que o capital estendia as suas operações a todas as partes do

mundo, até às mais remotas do planeta, levando a transformação dessas localidades cada vez mais profundamente.

Pode-se dizer que “a questão ferroviária se inseria no contexto do capitalismo, sua evolução na chamada Primeira Revolução Industrial, afinal gerou o ponto de partida de um surto industrial sem precedentes e movimentava enormes capitais, aplicados nas obras e equipamentos, além de consumir montanhas de ferro e máquinas” (RANSOLIN, 1999, p. 17). O capitalismo acabou sendo reforçado pelos avanços tecnológicos provocados pela ferrovia. Novas mercadorias circulavam e também ideias, levadas a cortar o espaço com rapidez antes inexistente. Heinsfeld (2007) também vai ao encontro dessas afirmações quando comenta que a construção das ferrovias seguiu a lógica da expansão capitalista internacional.

Vilar e Kula *apud* Fragoso e Florentino (1997) apontam para a construção de uma história econômica sutil e complexa, sempre referida a uma totalidade. Referenciais antropológicos e culturais serviriam não apenas como recursos teóricos, mas sim como suportes de análises econômicas, como é o caso da íntima relação entre capitalismo e ferrovias.

Conforme Possas (2001), o trem provocou mudanças em nível concreto e físico, moldando diferentes regiões pelo mundo. Além das transformações visíveis aos olhos, o ritmo de vida das pessoas também foi alterado, tendo estas modificações inconscientes no imaginário sido essenciais para a formação da sociedade capitalista que estava em franco desenvolvimento. A autora também defende que o trem foi indispensável para a constituição da sociedade moderna e de uma lógica urbana marcada pelo tempo, pelo trabalho e pelo consumo:

[...] outro aspecto notável desse ‘arauto’ da modernidade - o trem - [...] foi a sensação que a velocidade provocava nas pessoas, o impacto que operava na percepção da paisagem, sem deixar de reforçar o controle do tempo através da rígida utilização dos horários-relógio que confirmavam saídas e partidas e obrigavam os passageiros a ajustarem suas particularidades e o próprio cotidiano, o que leva a reforçar e complementar a disciplina que a aceleração do processo produtivo exigia cada vez mais. Pode-se inferir, diante disso, como a presença do trem provocou mudanças na rotina das pessoas, com o trabalho disciplinador, cronometrado em horas, que surpreendia e subordinava a todos (POSSAS, 2001, p. 57-58).

O trabalho de Kliemann (1977, p. 161) aponta para o fato de encontrar as raízes da Revolução Industrial “no surto imigratório e no desenvolvimento dos transportes que ocorreram no continente, a partir das transformações no sistema e nas técnicas agrícolas, do livre cambismo e da aplicação de capitais nas manufaturas”. Em pleno alvorecer da Revolução Industrial, no qual a Inglaterra expandiu-se pelo continente Europeu, a máquina substituiu arrematadamente o esforço humano e animal. O trem fazia por terra a circulação de pessoas, o transporte de matéria-prima e de produtos manufaturados.

Kliemann (1977, p. 161) vai além em suas considerações sobre o novo meio de locomoção e aponta que a ferrovia teve importância fundamental dentre os meios de transporte, pois “se constituiu numa das molas propulsoras da industrialização e provocou, pelo seu alcance econômico e social, a urbanização e a integração das camadas sociais num novo tipo de vida”. Na sequência do estudo, ressalta que as ferrovias vão alterar o cenário de muitas sociedades, incentivando modificações de hábitos, costumes e integrando-se no contexto e na mentalidade social. Sobre trilhos se construíram medos, temores e amores. Acrescenta que novos personagens emergem nessa história, o que “resultou na transformação de uma sociedade até então agrícola e estamental em uma sociedade urbana e reivindicativa” (1977, p. 161).

Dobb *apud* Heinsfeld (2007, p. 273) aponta para o fato de que a construção ferroviária foi vital para o desenvolvimento econômico do capitalismo, “em virtude deste tipo de construção absorver enorme volume de capital, bem como estimular a exportação de capital”.

Ao lado de todo o progresso que alguns países demonstravam pode-se encontrar o atraso de outros. O caso europeu é um exemplo disso:

A definição de ‘Europa’ englobava, além dos países da Europa central e noroeste - parte onde o desenvolvimento econômico foi mais intenso -, a região meridional, que teve um importante papel no início do desenvolvimento capitalista, mas que, desde o século XVI, pararam de crescer, e, também, os países da Península Ibérica e Itálica que foram o primeiro império ultramarinho europeu. Além destes países claramente ‘europeus’, na faixa leste do continente existiam os povos pertencentes ao antigo Império Habsburgo e Russo. Dessa forma, grande parte do que se pode considerar como ‘Europa’ estava à margem do centro de desenvolvimento capitalista e da sociedade burguesa (MANTOVANI, 2007, p. 17).

A maioria dos países Europeus era essencialmente agrária. Nestes a ascensão dos trilhos não fora tão intensa quanto na velha Europa. As atividades agrárias em muitas dessas regiões chegava a ocupar cerca de 50 por cento da população masculina. Este dado procura apenas dar conta de diferenciar o crescimento e o desenvolvimento do transporte ferroviário em diversas partes do globo. Conforme a afirmação de Hobsbawn (1988, p. 36), a Europa era “[...] a peça mais importante da economia mundial e da sociedade burguesa”.

No final do século XIX, a Europa já contava com mais de 100 mil locomotivas que puxavam pelos caminhos de ferro do continente aproximadamente 2,75 milhões de carros e vagões. A engenharia fazia com que os trilhos ultrapassassem obstáculos naturais como montanhas, rios, lagos, entre outros, com a construção de pontes, viadutos, aterros e outras obras magistrais:

Em toda a parte, o homem europeu poderia ver o brilho reluzente dos trilhos de aço expostos ao sol e a fumaça que saía pelos chaminés das locomotivas, que escreviam de branco as linhas do progresso. Mesmo nos locais de mais difícil acesso as locomotivas puxariam o progresso, ainda que sobre aterros, pontes, viadutos, túneis - construções elaboradas por engenheiros, os novos detentores do saber técnico e científico -, poderiam dominar e superar os obstáculos impostos pela natureza até então. Não havia lugar onde o homem moderno europeu não se sentisse capaz de ir e conquistar. [...] Os trens alcançavam os centros das grandes cidades europeias, onde suas façanhas triunfais eram festejadas com estações ferroviárias gigantescas e deslumbrantes, e, interligavam os mais remotos cantos das áreas rurais, levando pessoas, mercadorias e ideias para os locais onde não penetrava nenhum vestígio da civilização europeia do século XIX (MANTOVANI, 2007, p. 18).

Também se pode afirmar que o estabelecimento desta nova tecnologia alimentada por ferro e carvão representou para o século XIX praticamente o mesmo que a indústria têxtil simbolizou durante a Primeira Revolução Industrial (Hobsbawn, 1977, p. 59-60).

Ransolin ([s.d.], p. 04)³ também aponta para o fato de que, “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 [...]”. Em vista disso:

A presença de estradas de ferro e, numa escala menor, máquinas a vapor, introduzia então o poder mecânico em todos os continentes e em países não industrializados. A chegada de estradas de ferro era em si mesmo um símbolo revolucionário, já que a construção do planeta como uma economia

3 Para mais informações, consultar o artigo completo no endereço eletrônico: <<http://www.trt4.jus.br/portaltrt/html/memorial/index.htm>>.

única era, de várias formas, o aspecto mais espetacular e de maior alcance da industrialização (HOBSBAWN, 1979, p. 59-60).

A partir das questões analisadas sobre o surgimento das ferrovias e sua disseminação pelas diferentes partes do mundo, pode-se deduzir que um verdadeiro processo revolucionário aconteceu sobre trilhos. Surgida no bojo da Revolução Industrial, a construção das ferrovias alimentou a produção, o consumo, o lucro e a movimentação monetária.

3 A ASCENSÃO DO CAFÉ E A CHEGADA DOS TRILHOS NO BRASIL

Conforme apresentado anteriormente, o mundo do século XIX estava fervilhando com o advento das estradas de ferro. O aço que brilhava nos trilhos fazia parte do cotidiano da maioria dos continentes e países espalhados pelos continentes. Modernização era sinônimo de ferrovias e o Brasil sonhava ser um estado moderno, sonhava ser como a Europa. Este era o paradigma a ser alcançado.

As ferrovias chegam ao país na década de 1850. Esta década é marcada por várias modificações na política, economia e estrutura nacional. Dentre as mudanças pode-se mencionam-se a Lei de Terras de 1850 (lei que procurava antecipar a abolição da escravidão, relegando os africanos à marginalidade social, pois a partir desta legislação a terra passa a ser vendida); a abolição do tráfico externo de escravos, pressionado pelos ingleses, a qual já vinha sendo protelada desde as primeiras décadas do século XIX; o primeiro Código Comercial⁴, editado em 1850; a expansão cafeeira e o aumento da imigração.

Nesse sentido, ainda é preciso levar em consideração os diferentes interesses que emergem no contexto da construção das linhas férreas no Brasil. Se, no plano nacional, a implantação das ferrovias tinha por objetivo principal atender às necessidades de integração do território nacional, no Estado de São Paulo, por exemplo, as iniciativas para a construção seriam marcadas por razões de ordem econômica e interesses regionalistas, para escoar as safras de café das fazendas até o porto de Santos.

Pesavento (1990) comenta que, com o desenvolvimento da agroexportação baseada no café, ao longo do século XIX, foi capaz de gerar várias transformações na estrutura tradicional vigente desde o período colonial. Essas transformações econômico-sociais foram promotoras da internalização do capitalismo no Brasil.

O Brasil da primeira metade do século XIX era um país com um precário sistema de transporte. A modernização só iria acontecer depois de solucionado o problema dos transportes. Para a época, “transportes modernos eram sinônimos de navegação a vapor e, principalmente, de ferrovias” (FAUSTO, 2002, p. 108).

No entender desse autor, ainda:

As maiores iniciativas de construção de estrada de ferro decorreram da necessidade de melhorar as condições de transporte das principais mercadorias de exportação para os portos mais importantes do país. Era preciso superar os inconvenientes resultantes dos caminhos precários, das cargas em lombo de burro que encareciam custos e dificultavam um fluxo adequado dos produtos (FAUSTO, 2002, p. 109).

4 Segundo Fausto (2002, p. 108), o primeiro Código Comercial “trazia inovações e ao mesmo tempo integrava os textos dispersos que vinham do período colonial. Entre outros pontos, definiu os tipos de companhias que poderiam ser organizadas no país e regulou suas operações”.

Em 1835, a equipe do regente Diogo Antônio Feijó iniciou os estudos de instalação de um sistema ferroviário brasileiro, coincidindo com o primeiro surto ferroviário europeu. Em 31 de outubro de 1835, foi promulgada a primeira lei ferroviária como única alternativa rápida e de menor custo para o escoamento das safras de café. Ela tinha por meta a construção de um sistema que ligasse a Capital do Império às Províncias de Minas Gerais, da Bahia e de São Paulo, bem como estender a linha até o Rio Grande do Sul. O governo central, por sua vez, apresentava interesse em defender as fronteiras do sul e as ferrovias contribuía neste sentido. Essa lei também tinha por objetivo “atrair capitais estrangeiros, estimular a livre iniciativa e promover o desbravamento dos sertões” (RANSOLIN, 1999, p. 24).

Flôres (2005) destaca que as ferrovias, mesmo sendo importantes para o desenvolvimento da maioria dos países do século XIX, industrializados, em vias de industrialização, ou em estágio de consolidação das fronteiras nacionais, como o Brasil, por exemplo, constituía empreendimento de risco. Em muitas das “[...] regiões onde seriam construídas ligavam cidades muito distantes entre si e possuíam povoamento rarefeito. Mesmo porque, por si só, elas não geravam industrialização, apenas se constituía em meio tecnológico para facilitar as relações econômicas” (FLÔRES, 2005, p.49).

Mesmo apresentando algumas vantagens, a Lei nº 101, de 31/10/1835, não atraiu investidores estrangeiros. A primeira ferrovia brasileira somente fora construída na segunda metade do século XIX, precisamente na década de 1850, quando ocorre a extinção do tráfico negreiro e, no Brasil, se “tornavam disponíveis capitais para investimentos diversos” (RANSOLIN, 1999, p. 24). O Barão de Mauá recebeu o privilégio para a construção do primeiro ramal férreo, com 14,5 quilômetros de extensão, o qual ligava a Bahia de Guanabara até o início da serra de Petrópolis, após uma viagem de trem para demonstração de três quilômetros, em setembro de 1853. Esta pequena linha foi construída em caráter experimental, para apresentar a jornalistas e autoridades a viabilidade do transporte férreo. Nos dias que se seguiram à demonstração, os jornais encheram suas páginas com o inovador meio de transporte. Dom Pedro II, ainda tomando pelo entusiasmo, concedeu o privilégio da concessão ao Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá⁵.

Flôres (2005) argumenta que no contexto de introdução do transporte ferroviário no país, o empreendimento de Mauá teria sido apenas um “pano de amostra”, segundo o próprio protagonista, pois a sua intenção era atrair investimentos externos. O seu tino empresarial já considerava a propaganda como fator facilitador aos negócios, desejando obter capitais para um centro de referência, de onde poderiam alimentar as forças produtivas do país.

Em abril de 1854, foi inaugurada a primeira linha férrea do Brasil, recebendo o nome de Dom Pedro II, sendo mais tarde denominada Central do Brasil. A locomotiva utilizada na inauguração tinha procedência inglesa, como a maioria das máquinas adquiridas pelo Brasil no século XIX e início do século XX. Ela recebeu o nome de “Baronesa”⁶, em homenagem à esposa do Barão de Mauá. Kliemann (1977, p. 163) informa a respeito dos empreendimentos do Barão de Mauá, um homem bastante ousado para a época:

“[...] banqueiro com agências espalhadas pelo Brasil e pelo Prata, iluminou a cidade do Rio de Janeiro, fundou companhias de navegação fluvial no Rio Grande do Sul e no Amazonas, organizou

5 Nascido em 1845, em família humilde no Rio Grande do Sul, o Barão de Mauá foi um empreendedor notável. Participou de iniciativas na área dos transportes marítimos (construção de estaleiros, iniciando a indústria naval brasileira). No entanto, seus principais investimentos concentraram-se na construção ferroviária.

6 A locomotiva “Baronesa” foi retirada de circulação após algumas décadas de uso. Foi transformada em monumento cultural pelo IPHAN. A locomotiva foi construída em 1852 por Willian Fair Bairns & Sons, em Manchester, Inglaterra.

a Companhia de Bondes do Rio de Janeiro (esta com capital norte-americano), participou como acionista de diversas indústrias e, finalmente, construiu as primeiras ferrovias brasileiras.

A meta brasileira era estabelecer uma rede ferroviária nacional, destinada a interligar as diferentes regiões do país, conforme segue:

[...] as ferrovias foram determinantes para uma nova 'era de modernidade' na transição dos séculos XIX para o XX. Modernidade essa entendida como avanço dos processos tecnológicos que propiciaram uma nova percepção do conceito de civilização, na ótica de uma sociedade capitalista em marcha, sucedânea da velha ordem protocapitalista do Estado moderno (FLÓRES, 2005, p. 43).

A Estação Ferroviária (EF) Dom Pedro II transportava pessoas de diversos níveis sociais separadas por classes de acordo com os custos que cada pessoa poderia pagar e também cargas das mais diversas. A "febre" ferroviária ali começou a tomar vulto, apresentado, poucos meses depois o governo imperial um projeto de expansão da linha, ligando Rio de Janeiro a São Paulo, Minas Gerais, e com planos de seguir em direção ao norte do país.

A expansão ferroviária no Brasil trouxe para o país capital investidor estrangeiro, disputando diversas concessionárias disputavam os trechos a serem construídos. Além de capital, as empresas estrangeiras também foram responsáveis pela entrada de mão de obra qualificada em solo brasileiro: engenheiros e outros profissionais aptos para o trabalho com o maquinário que era novidade nos confins do Brasil.

Sobre a entrada das empresas estrangeiras para a construção de ramais férreos, o autor santa-mariense Olinto José Kuhn cita um trecho publicado num periódico da época que evidencia claramente como o brasileiro enaltecia a Europa e fazia de tudo para parecer como ela:

Era natural que a um súdito inglês coubesse a iniciativa na realização dos caminhos de ferro, uma vez que o Governo Imperial não tinha querido tomar a si o empreendimento. A Inglaterra é a pátria do caminho de ferro. Era loucura supor que um brasileiro pudesse ser o iniciador de tal encargo. Não havia capitais, não havia homens, nem podia haver ideais num corpo comercial e industrial cuja base de operações era a importação de escravos da costa Africana (KUHN, 1983, p. 46).

Nessa citação percebem-se as raízes das ideias positivistas, em que o estágio da sociedade humana mais avançado seria a sociedade europeia. A sociedade da época demonstrava certos preconceitos sobre os produtos e mão de obra nacionais. Desde o período colonial, quando os súditos da colônia de Portugal tinham de prestar contas à Coroa portuguesa, disseminou-se a ideia do subdesenvolvimento e da dependência econômica e cultural do Brasil. A consciência coletiva ditava as regras. A mais clara era que, se o Brasil mantivesse tecnologias e ritmo de vida baseados naquilo que era vivenciado na Europa, ficaria evidente que estaria se desenvolvendo no caminho mais correto.

As ferrovias, no caso brasileiro, além de significar um "pontapé inicial" de modernização, caracterizavam-se por ser um bom meio de acumulação de capital por parte do Império. Nesse sentido, também eram uma forma de "civilizar" (aqui entendida como sinônimo de desenvolvimento econômico pelas elites nacionais), segundo é descrito:

Os caminhos de ferro não só construíram uma territorialidade, na ocupação do espaço físico, mas neste mesmo espaço esquadriharam práticas sociais, estratégias de controle e tarefas rotineiras para o exercício de um poder disciplinar que a sociedade burguesa exigia para a reprodução do capital e, conseqüentemente, para sua acumulação. As inúmeras imagens e representações desses caminhos de ferro que foram construídas em uma trajetória histórica tanto na Europa como no Brasil podem ser vistas com múltiplas facetas em funções do poder [...] (POSSAS, 2001, p. 44).

O Brasil arcaico do século XIX, com seu imenso território, em parte ainda não explorado, pensou que as ferrovias seriam a solução de todos os seus maiores problemas: transportes e comunicação. Pode-se perceber isso a partir da primeira lei sobre estradas de ferro promulgadas no país. Nela, o regente Feijó tenta alavancar, ainda na década de 1830, a construção de estradas de ferro. Deve-se lembrar que, na década em questão, o mundo ainda caminha vagarosamente, conhecendo lentamente a força e a potencialidade dos trilhos. Feijó vislumbrou o futuro sobre trilhos, porém sem sucesso. Praticamente duas décadas separam a “primeira ideia” de ferrovia, da construção concreta da linha.

Após a linha férrea construída e inaugurada pelo Barão de Mauá, várias outras se seguiram em diferentes pontos do país. Sem uma ideia melhor formada sobre a construção, centenas de quilômetros de trilhos isolados foram construídos nas províncias do país, de forma desordenada e fragmentada. O motivo dessa construção desorientada foi a falta de um Plano Nacional de Viação, diferente do caso rio-grandense. Essa realidade também denota outro fator interessante: apesar do esforço da monarquia, as oligarquias brasileiras ainda se mostravam nesta primeira fase de construção com força, influência e fluência monetária para construir linhas praticamente privadas.

Aos investidores estrangeiros também não interessava as necessidades econômicas e sociais internas do Brasil. Para eles a garantia de lucro rápido era o principal interesse. Ransolin ([s.d.], p.7-8) menciona que em 1860 haviam sido construídos 128 quilômetros. No final da década de 1870, em torno de 300. Como esses resultados eram considerados inexpressivos, o governo imperial, em 1873, alterou a política ferroviária, oferecendo juros e verbas para cada quilômetro construído. O resultado dessas iniciativas foi o investimento de altas somas de capital estrangeiros nas ferrovias nacionais. O custo para o Brasil foi alto: endividamento externo e sucateamento rápido da malha construída.

4 OS TRILHOS COMO INSTRUMENTO DE MODERNIZAÇÃO NO RIO GRANDE DO SUL

No Rio Grande do Sul, permanece a “perspectiva civilizatória” semelhante à citada para o caso brasileiro. Somada a isso há razões de ordem estratégica, visto que o solo gaúcho é marcado como sendo zona de fronteira e também por interesses econômicos dos grandes latifundiários que precisavam escoar sua produção.

Do ponto de vista econômico, o Rio Grande do Sul do século XIX e das primeiras décadas do século XX era marcado pelo latifúndio e a pecuária, que se refletia no poder político dos estancieiros:

Apesar do setor agrícola colonial (zona de imigração alemã e italiana) apresentar-se como o mais dinâmico, com mais capacidade de capitalização, proporcionando o surgimento do grande comércio e de indústrias, era o setor pecuarista o predominante do estado, fazendo-se representar na política. [...] Na esfera econômica, considerava ser o principal entrave ao desenvolvimento da economia rio-grandense a questão dos transportes ferroviários (PESAVENTO, 1990, p. 65).

Ransolin ([s.d.], p. 10) comenta que, desde o século XIX, no aspecto econômico “dominava o latifúndio pecuarista que se refletia no poder político dos estancieiros”. O Rio Grande do Sul situava-se em espaço periférico da economia nacional, integrando-se ao contexto do capitalismo mundial ao participar do processo produtivo brasileiro com sua produção voltada para o mercado interno, abastecendo Rio de Janeiro e São Paulo, cidades participantes do clássico modelo agroexportador:

O Rio Grande do Sul se inseria na dinâmica do capitalismo mundial de forma indireta, pois a sua caracterização periférica era voltada para abastecer o mercado do centro do país, este sim voltado 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 (RANSOLIN, [s.d.], p. 10).

A chegada dos imigrantes em solo gaúcho também fez com que se alterasse a lógica regional. Se no centro do país a mão de obra imigrante figurava como um “tampão” à falta do trabalho escravo, no Rio Grande do Sul representaria em nível estratégico o povoamento da serra e planalto devido à importância político/econômica que isso acarretava nacionalmente, mas, sobretudo, em níveis políticos visava a diminuir o poder dos estancieiros gaúchos, que se apresentavam como entrave à centralização do poder pelo governo central.

A partir da década de 20 do século XIX, os imigrantes alemães passaram gradativamente a ocupar em solo rio-grandense territórios que facilitavam o contato com Porto Alegre, principalmente por meio do transporte fluvial. Com o crescimento expressivo das colônias gaúchas, Porto Alegre se tornou um importante escoadouro de produtos coloniais, ao passo que se iniciava “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 [...]” (RANSOLIN, [s.d.], p. 11).

Nessa conjuntura político e socioeconômica, é instalada a primeira ferrovia no sul do Brasil, ligando Porto Alegre a Novo Hamburgo. Ela foi construída por uma companhia inglesa denominada Companhia Brasileira Ltda, de Johan Mac Ginity, e inaugurada em 14 de abril de 1874. Dias (1986, p. 19) lembra: “A história ferroviária do Rio Grande do Sul teve início em 1866, quando a assembleia provincial debateu as alternativas possíveis para solucionar as dificuldades de escoamento de gêneros das zonas coloniais alemãs do vale do rio dos Sinos”.

É preciso evidenciar, no entanto, que a construção da primeira estrada de ferro do Rio Grande do Sul não ocorreu de forma totalmente pacífica e sem maiores debates. Como essa obra privilegiava apenas as regiões de novas colônias, os grandes latifundiários pecuaristas colocaram todas as intervenções possíveis para que a estrada de ferro colonial não passasse de um mero projeto no papel.

A construção da estrada de ferro colonial tinha por objetivo ser eminentemente comercial, atendendo a zona colonial e os comerciantes sediados em Porto Alegre. Ou seja, uma ferrovia construída em prol dos interesses de uma nova elite que emergia no Rio Grande do Sul. Porém, apesar disso, sem fazer parte de um plano global, como o caso das demais estradas de ferro do Brasil.

As ferrovias construídas no Rio Grande do Sul passam a ter um tratamento diferenciado do caso brasileiro no que se refere a estudos, formulações e traçados das linhas férreas. Por ser uma região de fronteira, como já citado anteriormente, e palco de conflitos memoráveis como província limítrofe com a região do Prata, o Rio Grande do Sul obrigava o Império a lhe dar um tratamento privilegiado. Pela sua posição estratégica, o Rio Grande do Sul teve um plano de viação.

Dias (1986) procura esmiuçar a construção das estradas de ferro gaúchas explorando o Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para Província do Rio Grande do Sul, elaborado pelo engenheiro José Ewbank da Câmara. Sobre isso afirma:

Assim, partindo das necessidades estratégicas, Ewbank da Câmara, conhecedor da realidade sulina e estudioso dos traçados e planos ferroviários dos países vizinhos, elaborou o Projeto Geral de Viação Férrea, uma verdadeira resposta às imposições geopolíticas de seu tempo. Visava a construção de uma rede, não apenas subordinada ao prolongamento das ferrovias nacionais, mas que atendesse essencialmente as exigências de segurança territorial das áreas fronteiriças (DIAS, 1986, p. 18).

Ransolin (1999) apresenta um cenário bastante instigante quando retrata a instalação das linhas férreas no Rio Grande do Sul. Também contempla que, ao contrário das demais províncias, e

por possuir um grande interesse estratégico, o Rio Grande contou com um projeto⁷ de viação. Este plano de viação tinha como interesse garantir a integração da Província com o restante do país e também manter uma rota terrestre que facilitasse a integração econômica com outras regiões.

Outro autor assim argumenta sobre o projeto ferroviário rio-grandense:

Um projeto ferroviário para o Rio Grande do Sul havia sido proposto ao governo imperial em 1872, pelo engenheiro J. Ewbank da Câmara, o qual pode ser considerado o projeto embrião da malha ferroviária que cortaria o Rio Grande do Sul em todas as direções. Em seu bojo, objetivava a satisfação das necessidades estratégicas, políticas e econômicas da parte sul do Império. As fronteiras meridionais eram consideradas inseguras e vulneráveis, tanto ao contrabando como a possíveis agressões bélicas dos países platinos. O projeto elaborado por Ewbank da Câmara era uma resposta às imposições geopolíticas da época. A rede ferroviária projetada para o Rio Grande do Sul deveria ser um prolongamento da rede ferroviária nacional e que proporcionasse a segurança das áreas de fronteiras (HEINSFELD, 2007, p. 274).

Em vista disso, ficam claros os interesses políticos, econômicos, militares da província e do Império no que tange à construção dos caminhos de ferro no Rio Grande do Sul. Os conflitos de fronteira e a necessidade de proteção desta não são nesse contexto secundários ao estudo, ao passo que ainda eram latentes as querelas com os vizinhos platinos. Também é preciso ter em mente que, a partir da Guerra do Paraguai, os militares passam a ter um papel mais representativo na vida política nacional. Para tanto, percebe-se que os diferentes interesses anteriormente citados, e não apenas o caráter econômico-desenvolvimentista, permeiam a história das vias férreas gaúchas.

Pode-se concluir que a ferrovia durante o período Imperial foi essencial para a expansão econômica das zonas de colonização. Também acelerou as transformações no latifúndio pecuarista, modificando alguns eixos econômicos do estado. O resultado disso foi o surgimento de uma nova elite, a urbana e com laços coloniais, com força para requerer direitos e poderes da antiga elite gaúcha, formada pelos grandes estancieiros e latifundiários ligados à pecuária.

Também é válido lembrar que, durante a República Velha (1889-1930), as bases para o desenvolvimento do capitalismo no Rio Grande do Sul vão sendo traçadas. Para que esse processo se desencadeie, partem do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR) as propostas político-ideológicas objetivando, com base nos pressupostos positivistas, “a modernização econômica, social e política do estado” (RÜCKERT, 1997, p. 112).

A Constituição de 1891 e o Programa do PRR, por exemplo, são as diretrizes do positivismo castilhistas para o desenvolvimento do capitalismo no Rio Grande do Sul. Dentre elas é possível destacar a diversificação econômica; o desenvolvimento dos meios de transporte e uma preocupação social, implícita no programa de imigração e na incorporação do proletariado à sociedade (RÜCKERT, 1997).

Para Kuhn (2004, p. 111):

O positivismo, na sua concepção original, tinha uma visão progressista e conservadora ao mesmo tempo: pregava a aceleração do desenvolvimento industrial, mas sem alterações sociais. No contexto gaúcho, a adaptação das ideias positivistas permitiu que um projeto capitalista fosse implantado, com a realização da modernização econômica, especialmente no setor de transportes, e a ampliação da base política do governo, sendo realizadas alianças com as ‘classes médias’ e com os grupos de colonização.

7 Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para Província do Rio Grande do Sul, elaborado pelo Engenheiro José Ewbank da Câmara. Era gaúcho, nascido em Porto Alegre, em 1843, e, além desse trabalho, também foi responsável pela construção do cais do Porto, em Rio Grande (RANSOLIN, 1999).

Na última década do século XIX, já se percebem indícios da preocupação do PRR com a problemática dos transportes. O governo vigente aproveitava para criticar a monarquia, detentora da situação anterior, pelo descaso dado aos transportes no Estado, já que a situação era caótica, e também pelos contratos firmados junto a empresas estrangeiras para construção e concessão de linhas férreas. Ransolin (1999) comenta que, apesar do plano de viação de Ewbank, as forças políticas de cada parte do Estado impuseram suas linhas, não tendo maior integração entre região colonial e fronteira.

No RS, a partir de 1905, as ferrovias foram unificadas sob o nome de Viação Férrea do Rio Grande do Sul - VFRGS. Na época, algumas linhas já pertenciam à *Cie. Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, outras ao governo estadual. A VFRGS foi entregue à administração da *Cie Auxiliare*, que, por sua vez, passou a fazer parte da *Brazil Railways* em 1911. Em 1920, a VFRGS passou a ser uma empresa estatal. Conforme Heinsfeld (2007, p. 301), a encampação da rede ferroviária pelo governo do Rio Grande do Sul “significou que o princípio positivista de que ‘compete ao Estado exercer uma ação reguladora sobre tudo o que se relaciona com o interesse da coletividade’ estava sendo colocado em prática”. Em 1957, foi encampada pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA) que, em 1969, a transformou em uma de suas divisões.

Kliemann (1977) destaca a questão da unificação de 1905 e encampação pelo Estado em 1920. A VFRGS foi unificada em quase sua totalidade em 1905 e entregue à companhia Belga (*Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*). As companhias arrendatárias, na maioria de capital estrangeiro, não estavam cumprindo com suas obrigações. Nas mãos da *Cie Auxiliaire* também não obteve êxito, por esbarrar em dificuldades administrativas e também provindas das repercussões da Primeira Guerra Mundial. Para tentar solucionar o problema dos transportes, o Estado acaba por encampar as ferrovias no Rio Grande do Sul:

A encampação colocou um ponto final ao período em que a viação férrea operou sob o comando e responsabilidade da *Compagnie Auxiliaire des Chemis de Fera au Brésil*. Apesar de todas as dificuldades enfrentadas e da precariedade dos serviços prestados, a rede de viação férrea cumpriu seu papel como elemento modernizador da paisagem socioeconômica do Rio Grande do Sul. Uma modernização que, no entanto, implicou a ampliação dos laços de dependência em relação ao capital estrangeiro (DIAS, 1986, p. 18).

De toda forma, é preciso concordar com a afirmação de Heinsfeld (2007) quando menciona que, mesmo apresentando um serviço deficiente, as ferrovias cumpriram seu papel de tripla ação Rio Grande do Sul, isto é, estratégica, econômica e civilizatória.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pode-se considerar que a construção de ferrovias desempenhou um papel de suma importância para o desenvolvimento das estruturas da sociedade contemporânea. A força da máquina, movimentada pela energia do carvão e a força do ferro, fez com que as distâncias fossem diminuídas e as paisagens transformadas. Para além de mudanças estruturais, a ferrovia levou consigo, para todos os cantos do mundo, significativas modificações simbólicas e ideológicas, tornando-se agente de transformação da história e também da memória da maioria das sociedades desde o século XIX.

É interessante ainda destacar, do ponto de vista global, que, a partir das vias férreas, o conceito de fronteira foi ressignificado. O horizonte do mundo acabou sendo ampliado e complementado com a participação da navegação a vapor. As ferrovias, no aspecto econômico, procuravam interligar zonas produtoras de bens primários e/ou matérias-primas com os portos. Essas mercadorias eram enviadas a zonas industriais e urbanas do mundo que, por sua vez, remetiam aos produtores

primeiros os produtos industrializados e manufaturados. Observa-se que o transporte marítimo e o ferroviário fizeram as economias do mundo se movimentarem desde os países exportadores de matérias-primas até os manufatureiros importadores. O giro da economia mundial fez com que o capitalismo firmasse ainda mais as suas bases, lançando suas normas de livre comércio e livre mercado. Os novos métodos de produção, decorrentes da Revolução Industrial, acabaram imprimindo novas exigências para a abertura de novos mercados e expansão dos negócios.

Com isso pode-se perceber que o trem, desde seu surgimento, é uma das maiores conquistas técnicas da era industrial. As ferrovias marcam o início de uma nova era e de uma nova maneira de tratar o tempo, marcada pela velocidade e pelo movimento, contrapondo-se à estagnação dos costumes e dos modos de vida dos séculos anteriores. A locomotiva a vapor, surgida no século XIX, consolidou-se como meio de transporte ideal para cobrir longas distâncias de forma rápida e eficiente. Pouco tempo após a sua invenção, o trem já alterava inúmeras paisagens e rotinas de diferentes partes do mundo com seu apito estridente e chaminé fumegante. Os caminhos de ferro foram se multiplicando em linhas e ramais, a fim de atender a demanda cada vez maior de transporte de passageiros e mercadorias.

Cabe ressaltar também a modificação do cenário nacional pelos caminhos de ferros em termos materiais e imateriais. No sentido material, há a modificação da natureza em questão com a construção de “obras de arte”, que moldaram diversas cidades e regiões; e imateriais em termos de transformação mental, pois as ferrovias trouxeram para o Brasil, além de uma nova dimensão do tempo⁸, uma nova organização urbana e mudanças culturais advindas da diminuição das distâncias e intercâmbios intersociedades.

O resultado dessa política governamental e também regionalista foi a construção de inúmeras linhas e ramais deficitários, inviáveis financeiramente e desnecessários. A atual situação do transporte ferroviário no Brasil ainda é fruto do século XIX e primeira metade do século XX. O Brasil tem imensa malha férrea, porém atualmente boa parte dela está desativada, devido à inviabilidade de mantê-la em funcionamento. Durante os primeiros períodos de construção ferroviária, preocupou-se com a quantidade e não com a qualidade das obras, o que foi comprovado desde o início do funcionamento devido a precariedade e a vulnerabilidade de todo o sistema férreo nacional.

Em âmbito local, é preciso ter claro que o contexto sul-rio-grandense está em íntima relação com o que ocorre em termos nacionais e globais. A história se faz através de um grosso fio condutor. O que se percebe é que o final do século XIX é marcado pela expansão das linhas ferroviárias pelo Brasil e, conseqüentemente, pelo Rio Grande do Sul. Neste, os interesses próprios, divergentes dos outros estados nacionais, faz com que a história ferroviária tome rumos próprios. Desde o início de sua história, o RS possui um espaço próprio, forjado entre conflitos, conchavos, alinhavos políticos, entre outros.

As ferrovias do RS são pensadas dentro de um grande projeto, pretendendo alavancar o crescimento econômico das zonas de colonização, escoar a produção e também permitir uma melhoria dos sistemas de defesa das fronteiras do país. O cenário político e a expressão dos projetos de governo positivista também se fazem presentes ao pensar o projeto férreo.

Atualmente convive-se com o declínio do transporte ferroviário, que, se bem organizado e utilizado, poderia ser uma das soluções possíveis aos problemas e custos do transporte rodoviário. Algumas iniciativas do governo no Programa de Aceleração do Crescimento visam a aparelhar e

8 Para mais informações, consultar Possas (2001, p. 50-60).

construir ramais férreos, mas isso ainda é pouco para sanar as deficiências de um país de extensão continental como o Brasil.

Aos poucos a ferrovia vai sendo menos utilizada no Brasil e no Estado. Os trilhos de aço cedem espaço à cor preta do asfalto, das grandes rodovias e dos grandes centros. O trem fica na memória de uma geração, porém já é esquecido pela seguinte. São os passos da modernidade, do desenvolvimento e do capitalismo firmando suas bases a qualquer preço, esquecendo inclusive do trem, propulsor de crescimento desde o século XIX. Nesse sentido, pode-se afirmar que o trem contribuiu para a criação de um novo sistema mundial, mas foi, aos poucos, sucumbindo a ele.

REFERÊNCIAS

CALDEIRA, Jorge. **Mauá: empresário do império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CHEMIN, Beatris F. **Manual da Univates para trabalhos acadêmicos: planejamento, elaboração e apresentação**. Lajeado: Univates, 2010. E-book. Disponível em: <www.univates.br>. Acesso em: 10 jan. 2011.

DIAS, José Roberto de Souza. **Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil Meridional**. São Paulo: Rios, 1986.

FAUSTO, Boris. **História concisa do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2002.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **Profissão e experiências sociais entre trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria (1898-1957)**. 2005. 624 f. Tese de Doutorado (Programa de Pós-Graduação em História). Unisinos, São Leopoldo, 2 v.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. História econômica. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Org.). **Domínios da história: ensaio de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 27-43.

HARDMAN, F. F. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HARRES, Marluza. Trabalho, assistência e controle entre os ferroviários. *viação Férrea do Rio Grande do Sul (1920-1942)*. **História Unisinos**, São Leopoldo, v. 6, n. 6, p. 219-250, 2002.

HEINSFELD, Adelar. As ferrovias: na ordem positivista, o progresso corre sobre trilhos. In: GOLIN, Tau; BOEIRA, Nelson (Coord.). **República Velha (1989-1930)**. Passo Fundo: Méritos, 2007, v.3, t.1 (Coleção História Geral do Rio Grande do Sul), p. 273-304.

HOBBSAWM, Eric J. **A era das revoluções: Europa 1789 - 1848**. 12. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

_____. **A era dos impérios: 1875-1914**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

KLIEMANN, Luíza Helena Schmitz. A ferrovia gaúcha e as diretrizes de ordem e progresso. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, v. 3, n. 2, p. 159-249, 1977.

KÜHN, Fábio. **Breve história do Rio Grande do Sul**. 2. ed. Porto Alegre: Leitura XXI, 2004.

KUHN, Olinto José. **Santa Maria: livro Guia Geral** - 1983. 7. ed. Santa Maria: Guimapa, 1983.

LOVE, Joseph. O Rio Grande do Sul como fator de instabilidade na República Velha. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. **O Brasil republicano: estrutura de poder e economia (1889-1930)**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. v. 1.

MANTOVANI, André Luiz. **Melhorar para não mudar:** ferrovia, intervenções urbanas e seu impacto social em Ouro Preto-MG, 1885-1897. 2007. Programa de Pós-Graduação da CAPES. Dissertação (Mestrado em História). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2007. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=67087>. Acesso em: 18 dez. 2007.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul.** 5. ed. Porto Alegre. Mercado Aberto, 1990.

_____. **O cotidiano da república:** elite e povo na virada do século. 4. ed. Porto Alegre: UFRGS, 1998.

POSSAS, Lúcia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos.** Bauru/SP: EDUSC, 2001.

RANSOLIN, Antonio Francisco. **As ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870-1920):** um estudo comparativo. 1995. 195 f. Dissertação (Mestrado em História) Unisinos. São Leopoldo, 1999.

_____. **Ferrovias no Rio Grande do Sul.** Disponível em: <www.trt4.jus.br/portalt4/htm/memorial/index.htm>. Acesso em: 02 mar. 2008.

RÜCKERT, Aldomar A. **A trajetória da terra:** ocupação do centro-norte do Rio Grande do Sul - 1827-1931. Passo Fundo: Ediupf, 1997.

