

VALIOSA CONTRIBUIÇÃO À HISTÓRIA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL

Odilon Nogueira de Matos

A bibliografia relativa às ferrovias brasileiras já é bastante numerosa. Ocorre, entretanto, que grande parte do que existe é constituída de obras técnicas, quase sempre de engenheiros responsáveis pela própria construção das estradas, ricas de informações, às vezes excessivamente pormenorizadas, mas que pouco podem interessar aos que pretendem ver nas ferrovias mais que um simples meio de transporte, desintegradas das regiões percorridas ou da conjuntura social e econômica em que devem ser inseridas. Longe de nós, com esta observação, negar mérito aos trabalhos dos ilustres engenheiros, quase todos nomes significativos de nossa história ferroviária, e que durante tantos anos foram os que se interessaram pelo estudo da estrada de ferro no Brasil: Cristiano Ottoni, Ewbank da Câmara, Francisco Picanço, Lassance Cunha, André Rebouças, Adolfo Pinto, Emílio Schnoor, Palhano de Jesus, José Luiz Batista, Moacyr Silva, Nascimento Brito e tantos outros mais. Seus livros permanecem fontes preciosas para o estudo da implantação das ferrovias em nosso país.

Historiadores, geógrafos, sociólogos e economistas custaram um pouco a “descobrir” as estradas de ferro. Quando, há quase meio século, elaboramos modesto ensaio apresentado ao IX Congresso Brasileiro de Geografia, realizado em Florianópolis, em 1940, e no qual pretendemos mostrar, em linhas gerais, a correlação entre o desenvolvimento da rede ferroviária paulista com a expansão do café, nada encontramos na bibliografia então existente, que pudesse, de longe sequer, indicar-nos o caminho a seguir. Acabamos realizando trabalho pioneiro. E ao retomarmos o assunto, trinta anos mais tarde, para o que veio a ser o livro **Café e Ferrovias** (1973), constatamos que a situação, do ponto de vista bibliográfico, pouco havia mudado. Aparecera, isto sim, mas com referência apenas ao Nordeste, o excelente livro de Estevão Pinto sobre a **Great Western** e, alguns anos depois, a obra de Fernando de Azevedo sobre a **Noroeste do Brasil**, esta, contudo, ressentindo-se da falta de conhecimento direto da região por parte de seu ilustre autor. Mas a “descoberta” a que nos referimos, não tardou em produzir resultados satisfatórios e hoje a bibliografia ferroviária pode oferecer algumas obras significativas que atendem mais ao espírito da historiografia moderna e nas quais os dados pu-

ramente técnicos dos velhos autores cedem lugar a uma compreensão exata do papel das ferrovias na conjuntura de tempo e espaço em que elas surgiram.

Neste contexto, insere-se o livro de José Roberto de Souza Dias. Talvez tenhamos alguma responsabilidade no seu interesse pelas ferrovias, pois freqüentou ele um curso de pós-graduação na Universidade de São Paulo, no qual procuramos despertar em nossos jovens colegas o interesse por assunto sobre o qual havíamos acabado de publicar um livro. José Roberto de Souza Dias, na época vinculado ao Rio Grande do Sul, fez das ferrovias sul-riograndenses o campo de trabalho para a sua carreira: a Estrada de Ferro de Novo Hamburgo, a primeira ferrovia gaúcha, para o mestrado; e a ferrovia de Porto Alegre a Uruguaiana, para o doutorado. Acompanhamos de perto a elaboração de ambos, participando, inclusive, da comissão examinadora de seu doutorado. Quantas e quantas vezes nos reunimos para a troca de idéias, ocasiões em que o jovem pesquisador fazia questão de nos mostrar o andamento de suas pesquisas. Nestas, revelou sempre capacidade e compreensão para a necessária triagem das fontes, coisa que nem todos os historiadores sabem fazer. E as fontes que utilizou foram, por isto mesmo, as mais seguras, permitindo-lhe vislumbrar com discernimento o quanto a história ferroviária do Rio Grande do Sul tem de diferente das de outras regiões do Brasil.

“A Viação Férrea do Rio Grande do Sul não nasceu do ocasional e sucessivo aglomerar de estradas, mas foi fruto de um projeto solidamente fundamentado e que se transformou em realidade ao longo das últimas décadas do século XIX e em inícios do atual”. E foi este “projeto solidamente fundamentado”, elaborado pelo Engenheiro Ewbank da Câmara, que o autor tomou como viga mestra de seu belo estudo. Do vasto painel ferroviário gaúcho, José Roberto de Souza Dias deu maior ênfase, com toda a razão, à Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguaiana, “espinha dorsal” do projeto original, de cuja implantação dependia o próprio futuro da rede sulina. A essa “primeira hipótese”, acrescentou o autor outras duas, relativas aos capitais investidos nas ferrovias gaúchas: “A ausência de capitais e de tecnologia no país, fez com que se proporcionasse uma remuneração atraente para os grupos estrangeiros interessados nesse investimento e sem os quais qualquer iniciativa seria inviabilizada”, observando, ainda, que “apesar dos britânicos terem sido os responsáveis pela construção da primeira ferrovia gaúcha, não assumiram um papel predominante no conjunto dos investimentos estrangeiros no Estado sulino, pois canalizavam seus recursos, majoritariamente, para a região sudesde do país, investindo em quase todas as atividades da economia. Abriam espaço, em consequência, para a entrada de capitalistas de outros países, com destaque, no setor ferroviário rio-grandense, para belgas e norte-americanos”.

Seu trabalho alcança até 1920, quando a encampação colocou um ponto final ao período em que a Viação Férrea operou sob controle e

responsabilidade da “Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer du Brésil”. E remata o autor: “Apesar de todas as dificuldades enfrentadas e da precariedade dos serviços prestados, a rede da Viação Férrea cumpriu seu papel como elemento transformador da paisagem sócio-econômica do Rio Grande do Sul”.

Quem quer que observe, ainda que superficialmente, uma carta do Rio Grande do Sul, não deixará de perceber a importância da Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguaiana, atravessando todo o Estado e interligando-se a outras linhas, dentro de um plano bem elaborado, do qual resultou toda a malha ferroviária gaúcha. Percebeu o valor desse empreendimento o Engenheiro Ewbank da Câmara, em seu trabalho publicado em 1875, talvez o primeiro grande estudo de nossa história ferroviária. Atendendo para a importância desse trabalho, elaborou o Professor José Roberto de Souza Dias a magnífica monografia que o leitor tem agora ao seu alcance e que constituirá doravante peça capital da bibliografia ferroviária brasileira. Elaborado, como se disse, como trabalho de grau universitário, seria uma pena se seu conhecimento ficasse restrito àqueles que o examinaram ou a alguns poucos amigos aos quais o autor pôde oferecer um exemplar. Agora, tirado em livro, seguirá sua carreira e poderá, por certo, estimular a outros que façam, com relação a outros Estados, trabalhos desta mesma natureza.

(Prefácio ao livro de José Roberto de Souza Dias, **Caminhos de ferro no Rio Grande do Sul**. São Paulo, Editora Rios, 1986)