

## A LINHA FERROVIÁRIA RIO GRANDE - BAGÉ ATRAVÉS DO OLHAR DA IMPRENSA

IARA GIROLDO<sup>1</sup>; ALEXANDRA DE LOS SANTOS<sup>2</sup>;  
ANTONIO SOUKEF JUNIOR<sup>3</sup>

<sup>1</sup>*Universidade Federal de Pelotas – giroldoiiara@gmail.com*

<sup>2</sup>*Universidade Federal de Pelotas – alexsandradarosa1@hotmail.com*

<sup>3</sup>*Universidade Federal de Pelotas – asoukef@gmail.com*

### 1. INTRODUÇÃO

Com a Revolução Industrial e a inserção das malhas ferroviárias, este modal de meio de transporte tornou-se fundamental na conformação das cidades e na vida social do Brasil a partir do século XIX. O crescimento das estradas de ferro intensificou a multiplicidade de ideias e culturas, sendo a malha ferroviária um instrumento poderoso no desenvolvimento econômico, social, linguístico e cultural (BORGES, 2017). Além disso, significou não só um grande desenvolvimento econômico pela viabilização de um transporte muito mais eficiente de mercadorias, mas também o fortalecimento das fronteiras do país, o desenvolvimento de cidades intermediárias e maior integração do território nacional.

Mediante o fim da Guerra do Paraguai, conflito este que movimentou todo o país, e consequentemente, o Rio Grande do Sul, foi apresentado à Coroa pelo engenheiro Ewbank da Câmara o “Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul”, o qual propunha linhas tronco em sentido norte-sul e leste-oeste, entretanto com a diminuição dos investimentos, algumas linhas não chegaram a serem construídas (FINGER, 2013).

Pertencente ao projeto original de Ewbank, a Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé teve sua construção autorizada em 1873 e foi inaugurada em dezembro de 1884, sendo denominada de Tronco-sul, cortando uma das regiões mais prósperas do estado. A construção desta linha teve o intuito principal de garantir a passagem de charque e gado para o porto de Rio Grande, além do transporte de passageiros. Possuía três estações principais, Rio Grande como ponto inicial, Pelotas como ponto intermediário e Bagé como ponto final, além de estações intermediárias, sendo: Quinta, Porto Novo, Capão do Leão, Passo das Pedras, Basílio, Nascente, Seival e Rio Negro (FINGER, 2013).

Em 1905, de acordo com a necessidade geral, foram condensadas as ferrovias do estado nos cuidados de uma empresa belga, a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, entretanto, em menos de uma década as estradas de ferro do Rio Grande do Sul foram encampadas pelo governo do estado com a intenção de solucionar os problemas de demanda causados pela Primeira Guerra Mundial. Já na 1930 inicia-se um processo de longa crise e sucateamento do meio ferroviário no Brasil, que culmina na desestatização e subsequente fragmentação da malha ferroviária brasileira no final do século XX. Para Kliemann (1977, p.159),

É crença geral que as estradas de ferro no Rio Grande do Sul estruturaram-se para atender as necessidades estratégicas e econômicas do Estado e do País e que, nas mãos de várias companhias

arrendatárias, quase todas de capital estrangeiro, mostraram-se inoperantes.

Dessa forma, este trabalho caracteriza-se como uma etapa da pesquisa que tem o intuito de avaliar a influência exercida pela ferrovia nas cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé. Para tanto, serão analisados os bens móveis e imóveis remanescentes da ferrovia, como por exemplo as estações principais e intermediárias, os armazéns, oficinas e casas operárias, além da pesquisa em documentos, bibliografias e em jornais da época.

## 2. METODOLOGIA

Nesta etapa da pesquisa, foram consultadas e analisadas notícias e artigos de opinião em jornais da época, bem como bibliografia da área para fins de investigação da temática. O acesso a estes documentos ocorreu no acervo da Biblioteca Pública Pelotense, no Centro de Documentos e Obras Valiosas (CDOV). A prioridade era entender, em um primeiro momento, como foi a recepção da população por meio da imprensa da época.

Para tanto, foram analisados os seguintes periódicos: *A Nação* do ano de 1884; *A Discussão* de julho a dezembro de 1884; *Echos do Sul* de janeiro a julho de 1886; o *Correio Mercantil* de julho a dezembro de 1889; e o *Diário Popular* de julho a dezembro de 1905. Cabe ressaltar ainda que foram analisados os textos considerando seu viés político, tendo em vista que cada jornal possuía uma corrente.

## 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Desde antes de sua inauguração, a estrada de ferro já era fonte de diversas notícias, especulações e críticas pela imprensa. Em fevereiro de 1884, o jornal *A Nação* já constatava que o Imperador faria visita ao sul para a inauguração da viação férrea. O mesmo também noticia uma tentativa da população de pelotas de inutilizar a ponte da estrada. Nos demais periódicos de 1884 também foram encontradas algumas divergências quanto ao evento de inauguração da estrada de ferro. Pelo *A Discussão*, em 3 de dezembro de 1884,

Inaugurou-se ontem de uma forma fria e constritadora para nós a estrada de ferro do Rio Grande a Bagé [...] O primeiro trem, depois de ter recebido os poucos passageiros que daqui seguiram para Bagé, partiu como tinha chegado; sem uma saudação, sem um *hurrah* ao progresso do sul da província.

Em contrapartida, segundo o jornal *A Nação*, do mesmo dia

“Affluiram à gare mais de 800 pessoas, apezar da impropriedade da hora, e do calor que já então fazia. Durante todo o dia esteve muito concorrida a estação, trabalhando toda a regularidade a nova linha de bonds.”

Posterior à inauguração, muitos dos relatos eram de situações cotidianas, ora sendo do atraso dos trens e da boa ou má resolução disso ora de acidentes. E também, como qualquer outro serviço, a estrada de ferro estava sujeita a constantes críticas na imprensa, como neste trecho do *Correio Mercantil*, em 16 de julho de 1899,

Já desde épocas remotas tem o Correio Mercantil condenado como uma dificuldade posta à navegação interna a existência da ponte sobre o rio São Gonçalo para a passagem dos trens da estrada de ferro, que teve a infeliz ideia de fazer a partida do Rio Grande. Nas condições em que aqui está esta ponte constitui um verdadeiro trambolho, acarretando à navegação que desce o nosso rio demoras, prejuízos toda sorte, mesmo

perigos. [...] Pelos prejuízos que sofrem elas é responsável única e exclusivamente a estrada de ferro na sua desarosada intolerância, mantendo um estudo de coisas que motivo algum justifica.

Com isso, percebe-se que a instalação de ferrovias gerou um profundo impacto na estruturação urbana das cidades que abrigavam estas estações e linhas ferroviárias, gerando o debate na mídia da época. Ademais, é evidente que dentre o viés político dos jornais, nota-se o partido imperial em contrapartida ao republicano nas diferentes abordagens sobre a mesma temática.

A estrada de ferro que liga Rio Grande e Bagé, passando por Pelotas possui uma forte ligação com a região, tanto material, quanto física, uma vez que “Seus trilhos foram domando os terrenos, burlando o relevo, cruzando as águas. Criou e modificou paisagens, em um misto do moderno com o antigo, de fumaça e ferro com o verde” (SCHMITZ, 2013). Dessa forma, sua presença modifica a cidade, ao interferir na morfologia do espaço com a inserção de novos elementos, deixando ainda mais evidente que a estrada de ferro funcionava como propulsora e reguladora do desenvolvimento urbanístico das cidades por onde passava.

#### 4. CONCLUSÕES

Tendo em vista a constante menção à ferrovia nos jornais da época, é possível constatar sua importância nas transformações ocorridas na cidade de Rio Grande, Pelotas e Bagé no século XIX. Nesse sentido, durante esta etapa da pesquisa, tornou-se evidente a complexidade das perspectivas da mídia em relação às mudanças e aos serviços fornecidos à população. Isso ficou especialmente claro analisando as discordâncias e incompatibilidades presentes nas reportagens.

Há uma evolução notável no tom e no enfoque dos eventos que eram descritos. Inicialmente, as notícias eram frequentemente animadas e permeadas por especulações sobre as transformações em curso. Conforme a passagem do tempo, a cobertura da mídia passa a ter um caráter cotidiano e apresentar mais críticas funcionais ao serviço da viação férrea.

A investigação sobre o olhar da imprensa acerca da instalação e o cotidiano da ferrovia possibilita um entendimento maior sobre as transformações urbanas, atendendo assim objetivos do Projeto Pedagógico do curso de Arquitetura e Urbanismo, sendo o fortalecimento dos conhecimentos específicos para área, relacionando-os com áreas do conhecimento correlatas devido à complexidade da temática estudada, bem como garantir a atuação da Arquitetura e do Urbanismo na escala do objeto, da edificação, da paisagem, da cidade e da região (PPC, 2016).

Em suma, o entendimento da influência da estrada de ferro nas cidades estudadas proporciona uma nova perspectiva para a valorização e compreensão do patrimônio cultural dessa região. Ao analisar a maneira como a ferrovia se enraizou na vida dessas cidades, surge a necessidade de compreender esse passado, sendo ele um ponto importante da paisagem cultural e uma inspiração para a preservação desse legado, conectando-o com o futuro.

#### 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

**A Discussão.** Pelotas, segundo semestre de 1884.

**A Nação.** Pelotas, 1884.

BORGES, B. G. **Ferrovia e Modernidade.** Revista UFG, Goiânia, v. 13, n. 11, 2017. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48382>. Acesso em: set. 2023.

**Correio Mercantil.** Pelotas, segundo semestre de 1899.

**Diário Popular.** Pelotas, segundo semestre de 1905.

**Echos do Sul.** Rio Grande, primeiro semestre de 1886.

**FINGER, Anna Eliza.** **Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957.** Tese (Doutorado) – Universidade de Brasília – Unb – Brasília, 2013.

**ISAIA, Antônio.** **As estradas de ferro no Brasil Império, Rio Grande do Sul e em Santa Maria.** In: **Santa Maria – Livro Guia Geral**, Santa Maria, 1983.

**KLIEMANN, L. H. S.** A ferrovia gaúcha e as diretrizes de “ordem e progresso” - 1905 - 1920. **Estudos Ibero-Americanos**, [S. l.], v. 3, n. 2, p. 159–250, 1977.

**SCHMITZ, M. E.** **Nas asas do vapor... Construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX – início do séc. XX).** Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2013.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS.** **Projeto Pedagógico do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo.** Pelotas, 2016.