


OS CAMINHOS DE FERRO NO MUNICÍPIO DE ALEGRETE

LOS FERROCARRILES EN EL MUNICIPIO DE ALEGRETE

Recebido em: 10/11/2022

Aceito em: 18/01/2023

Paula Vanessa Paz Ribeiro ¹ 
Universidade Federal do Pampa

Resumo: No contexto do século XIX, o cenário dos meios de transporte brasileiro começava a mudar devido à expansão do Capitalismo Industrial na Europa, impulsionando a construção de ferrovias para acelerar a circulação de matéria-prima e produtos industrializados. Enquanto o Império Brasileiro iniciava a construção de suas primeiras ferrovias, Argentina e Uruguai já estavam à frente, o que ameaçava as fronteiras meridionais do Brasil devido à proximidade das ferrovias vizinhas. Com o objetivo de proteger essas fronteiras, surgiu um plano estratégico para estabelecer uma rede ferroviária conectando o litoral à capital e às fronteiras. Este artigo busca compreender os processos que levaram à construção das ferrovias no Rio Grande do Sul, focando no município de Alegrete, e avaliar os impactos dessa inserção. A pesquisa, conduzida como Trabalho de Conclusão de Curso, visa investigar a história da Viação Férrea em Alegrete, examinando suas implicações sociais, econômicas e culturais. O estudo adota uma abordagem qualitativa e utiliza fontes históricas para analisar a introdução da ferrovia na região. O artigo está organizado em três partes, abordando os processos das ferrovias no Brasil, a situação na Região Platina e a implantação das estradas de ferro no Rio Grande do Sul, com foco na influência em Alegrete.

Palavras-chave: Ferrovias; Transformação social; Fronteiras meridionais; Alegrete.

Resumen: Resumen: En el contexto del siglo XIX, el escenario de los medios de transporte brasileños comenzó a cambiar debido a la expansión del capitalismo industrial en Europa, impulsando la construcción de ferrocarriles para acelerar la circulación de materias primas y productos industrializados. Mientras el Imperio brasileño comenzaba a construir sus primeros ferrocarriles, ya estaban por delante Argentina y Uruguay, lo que amenazaba las fronteras del sur de Brasil por la proximidad de los ferrocarriles vecinos. Con el objetivo de proteger estas fronteras surgió un plan estratégico para establecer una red ferroviaria que conectara la costa con la capital y las fronteras. Este artículo busca comprender los procesos que llevaron a la construcción de ferrocarriles en Rio Grande do Sul, centrándose en el municipio de Alegrete, y evaluar los impactos de esa inserción. La investigación, realizada como Trabajo de Finalización de Curso, tiene como objetivo investigar la historia del Ferrocarril en Alegrete, examinando sus implicaciones sociales, económicas y culturales. El estudio adopta un enfoque cualitativo y utiliza fuentes históricas para analizar la introducción del ferrocarril en la región. El artículo está organizado en tres partes, abordando los procesos de los ferrocarriles en Brasil, la situación en la Región de Platina y la implementación de los ferrocarriles en Rio Grande do Sul, centrándose en la influencia en Alegrete.

Palabras clave: Ferrocarriles; Transformación social; Fronteras del sur; Animar.

INTRODUÇÃO

A partir da metade do século XIX o cenário típico dos meios de transporte brasileiro começava a se transformar, com a expansão do Capitalismo Industrial,

¹ Graduada em História pela URCAMP/Alegrete - 2011. Doutora em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). E-mail: pvpaz@hotmail.com

movido pelas grandes potenciais europeia que interligaram as regiões periféricas e disseminaram as ferrovias a fim de acelerar a escoação de matéria-prima e a entrada de seus produtos industrializados. Quando o Império Brasileiro começava a construir suas primeiras ferrovias, a Argentina e o Uruguai já se encontravam num estágio bem mais avançado, e este fator suava como ameaça as fronteiras meridionais brasileiras, por estar os vizinhos platinos tão próximos e suas ferrovias interligarem em alguns pontos os extremos da Província do Rio Grande de São Pedro, proporcionando aos países platinos uma maior mobilidade para a entrada de suas tropas, e a predominância do contrabando, prejudicando a arrecadação tributária dos cofres brasileiros.

Para impedir este avanço e proteger as fronteiras insulares, se instalou o plano geopolítico-estratégico que visava à construção de uma malha ferroviária que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras. Foi a partir desta necessidade que a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul adentrou na era ferroviária. O Objetivo deste artigo é compreender os processos que culminaram na instalação das ferrovias no Rio Grande do Sul, tendo como interesse investigar o contexto de sua introdução no município de Alegrete, assim como dimensionar os impactos causados pela sua inserção.

A presente pesquisa foi desenvolvida no Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), para a obtenção do grau de Licenciada em História, e justifica-se a partir da curiosidade em conhecer a história da Viação Férrea no município de Alegrete, a fim de desvendar este importante período que marca o processo de transformação social, econômica e cultural, alavancada quando o trem adentrou em território Alegretense. Este estudo também contribui no resgate historiográfico, reunindo bibliografias e fontes que vieram a “contar” os processos da inserção da ferrovia no município, possibilitando deste modo, a continuidade de outros estudos relativos a esta história. A pesquisa desenvolveu-se a partir da construção de um referencial teórico, da revisão da bibliográfica e da interpretação dos vestígios que possibilitaram compreender e levantar hipóteses sobre a introdução da estrada de ferro na Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul, mais especificamente no município de Alegrete.

Quanto à metodologia, se utilizou o método qualitativo, a partir da análise descritiva das fontes, sendo um estudo de caso, onde se buscou as especificidades e as generalidades do tema pesquisado. O tema do artigo será desenvolvido em três partes

principais. Na primeira apresentará os processos que culminaram na instalação das ferrovias no Brasil. Na segunda, examinará a Região Platina e a instalação das Linhas do Trem. Na terceira, o ponto principal, as estradas de ferro no Rio Grande do Sul, que dará vazão ao Município de Alegrete e sua inserção nos caminhos de ferro.

A INSTALAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO IMPÉRIO BRASILEIRO

O exemplo do sucesso da locomotiva a vapor nos países capitalista ² com a formidável aquisição de lucros a partir da construção e ampliação das ferrovias, que proporcionou a aquisição de matéria-prima e a distribuição dos produtos industrializados aos mais distantes lugares, despertou o interesse e a ambição do Império Brasileiro em introduzir as ferrovias em seu território, a fim de escoar a produção cafeeira até os principais portos, por meio de um transporte mais rápido e seguro. Deste modo, o Império passou a colocar em prática ações de incentivo à instalação das estradas de ferro e rodagem, através de decretos e benefícios fiscais, visando interligar as províncias insulares. No entanto, o incentivo não despertou interesse, pois as perspectivas de lucros não foram consideradas suficientes para atrair investimentos.

Somente em meados de 1850 o Império Brasileiro começou a se transformar, movido por um processo de modernização e expansão da economia cafeeira. Com a extinção do tráfico escravo, da Lei de Terras, da Centralização da Guarda Nacional e da Aprovação do Primeiro Código Comercial ³, uma intensa atividade de negócios veio a revolucionar as estruturas tradicionais do Império e soar como princípio de

² Em vista do auspicioso resultado obtido pela estrada de ferro (advento da II Revolução Industrial) de Liverpool a Manchester, as vias férreas se desenvolveram rapidamente, não só naquele país (Inglaterra), como também na França e na Bélgica; e principalmente nos E.U. da América do Norte, que nesse sentido excede a todos. Cf. MARTINS, Ignácio de Assis. **Estradas**. São Paulo: Editora – Proprietária Companhia Melhoramentos de São Paulo. 1922. p.13.

³ Durante o Império de Dom Pedro II, o ministro Alves Branco, promulga a Lei que majorou as taxas alfandegárias, oferecendo benefícios para implantação de indústrias. “Em 1846 a indústria têxtil obteve incentivos fiscais e, no ano seguinte, as matérias-primas necessárias à indústria do país receberam isenção das taxas alfandegárias, aumentando e melhorando as condições para o desenvolvimento industrial brasileiro.” Cf. FERREIRA, Aline Fernanda S; HERZOG, Bruno Sanchotene. **O Processo de Industrialização Brasileira** – de Mauá a Getúlio Vargas. Curitiba: Centro Universitário Franciscano, 2008, p. 2. Disponível em: http://www.administradores.com.br/artigos/o_processo_de_industrializacao_brasileir_de_maua_a_getulio_vargas/25162/. Acesso em: 30 nov. 2009. 21:17.

transformação das bases e do sistema econômico. De acordo com Fausto ⁴ (2000, p. 108): “A liberação de capitais resultante do fim da importação de escravos deu origem a uma intensa atividade de negócios [...]. Surgiram bancos, indústrias, empresas de navegação a vapor etc.”. Com a intervenção de capital estrangeiro, surgiam prioridades fundamentais para modernizar o país, como dar suporte a melhoria do sistema de transporte, a inserção da navegação a vapor e principalmente da estrada de ferro.

Neste momento de grandes possibilidades econômicas que a figura de Irineu Evangelista de Souza ⁵ entra em atuação e conquista por meio de laços comerciais internacionais recursos favoráveis ao investimento da industrialização brasileira, lançando em 1846 a “pedra fundamental” da concretização da ferrovia, a construção de Estabelecimento de Fundição e Estaleiros Ponta da Areia, para atuar na indústria pesada, fundição, estaleiro e caldeiraria. Em 1852 foi contratado pela província do Rio de Janeiro pra construir a linha férrea entre a praia da Estrela, fundo da Baía da Guanabara e a localidade de Frágoso, próximo a Raiz da Serra de Petrópolis. Criando em 29 de maio, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis. Até que, finalmente, em 30 de abril de 1854 foi inaugurado pelo Imperador Dom Pedro II os primeiros trilhos cravados em solo brasileiro e a tração da primeira locomotiva denominada “Baronesa” ⁶, construída pela companhia inglesa Willian Fair Bairns & Sons. Mais tarde a ferrovia receberá o nome de Estrada de Ferro Mauá.

O transporte regular de passageiros se iniciou no dia seguinte e somente em 1º de novembro foi aberto o tráfego para o transporte de mercadorias. Em 16 de dezembro foram concluídos os trabalhos de construção do trecho até a Raiz da Serra, ampliando a linha para 16,1 km. A segunda ferrovia construída foi Recife-São Francisco, inaugurada em 8 de fevereiro de 1858, percorrendo até a vila do Cabo, em Pernambuco. Neste ritmo, ferrovias foram sendo instaladas, através de investimentos e serviços prestados pelas empresas internacionais, multiplicando deste modo, as linhas e ramais a fim de

⁴ Cf. FAUSTO, Boris. **História Concisa do Brasil**. 2 ed. São Paulo: Ed. da Edusp, 2000.

⁵ Nascido em Arroio Grande (Rio Grande do Sul) em 1813, foi muito jovem viver na Corte, e lá com muito sacrifício e dedicação tornou-se o maior empresário do país. Foi nomeado Barão de Mauá, Visconde de Mauá e mais tarde Patrono do Ministério do Transporte.

⁶ A primeira locomotiva a vapor a circular no Brasil, a “Baroneza”, foi construída em 1852 por Willian Fair Bairns & Sons, em Manchester, Inglaterra e prestou um belíssimo serviço ao longo do tempo a ferrovia brasileira. Foi retirada de circulação após 30 anos de uso. E hoje é um monumento cultural pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, fazendo parte do acervo do Centro de Preservação da História Ferroviária, situado no Bairro de Engenho de Dentro, na cidade do Rio de Janeiro.

atender uma demanda cada vez maior por transporte de passageiros e mercadorias, proporcionando um grandioso desenvolvimento urbano, comercial e cultural. Pois ao redor das estações ferroviárias nasceram e cresceram vilas e cidades. A construção das linhas ferroviárias empregou milhares de pessoas, de cidades, regiões e até de países diferentes, contribuindo para o desenvolvimento industrial brasileiro.

A REGIÃO PLATINA E OS PROCESSOS QUE CULMINARAM NA INSTALAÇÃO DAS LINHAS DO TREM

A formação da fronteira meridional brasileira se fez através de constantes tensões e conflitos de interesses econômicos e geopolíticos entre as coroas Lusitana e Hispânica que disputavam estas plagas em meados do século XVII e posteriormente, pelo Império Brasileiro, Argentina e Uruguai que se viam em contínuos confrontos até o século XIX quando foi definitivamente estabelecido suas fronteiras. Essa região despertava o interesse de todos devido a riqueza que dispunha ⁷, e um vasto interposto comercial com saída direta para o Oceano Atlântico. A província do Rio Grande do Sul estava mais inserida na zona platina do que no restante do Império Brasileiro, visto pela sua localização territorial que confrontava-se com estes países. Este fator contribuiu na sua definição social, política e econômica ⁸.

A partir da constatação do grande entreposto comercial, as empresas capitalistas européias lançaram planos de penetração e desenvolvimento industrial na América do Sul em meados do século XIX, partindo primordialmente, da elite agro-exportadora ⁹ que dinamizavam a produção ou extração de produtos primários. Para o capitalismo adentrar definitivamente na região platina era preciso primordialmente facilitar este

⁷ O tráfico de prata e demais metais preciosos das áreas de controle espanhol (alto Peru).

⁸ A criação e o manejo com o gado, as expressões rudes e os costumes cotidianos muito caracterizam o “gaúcho platino” como “gaúcho rio-grandense”, as peculiaridades tornavam-se únicas principalmente no que se refere ao “poder” social, forjada em um passado de peleias em que caudilhos defendiam seus interesses pela força das armas brancas. O contrabando era das práticas mais realizadas nestas regiões devido a falta de fiscalização e grande arrecadação financeira.

⁹ Estes seriam peças fundamentais nos planos de conquistar o apoio e o espaço de inserção, pois para investir em mudanças deveria ter adeptos a elas, e o capitalismo emergente necessitava de um mercado consumidor, para tanto a sociedade precisava transformar-se, e isso não ocorreu de uma hora para outra, se deu simultaneamente do centro para a periferia. “A consolidação do modo de produção capitalista nos espaços econômicos foram sendo construídos sob a marca de uma distinção entre países e entre regiões intra-nacionais que apesar de distintas entre si foram sendo paulatinamente integradas ao modo de produção capitalista.” NUNES, Ivanil. **Integração Ferroviária Sul - Americana: Por Que Não Anda Este Trem?**. São Paulo: USP, 2007, p. 9 Disponível em: http://www.usp.br/prolam/downloads/2007_2_5.pdf. Acesso: 26 de nov. de 2009.

acesso, ou seja, criar meios favoráveis de transporte a fim de interligar distantes regiões e potencializar através do comércio o desenvolvimento local. Esta inclusão articula-se a partir da lógica capitalista que visa expandir plenamente o mercado consumidor, para tanto lançou na América do Sul o motor da Segunda Revolução Industrial, as “Estradas de Ferro”, que encurtaram distâncias e chegaram a lugares outrora intransponíveis. A partir da Estrada de Ferro se concretizou o ambicioso projeto capitalista de explorar matéria-prima e um vantajoso paraíso fiscal.

AS ESTRADAS DE FERRO NO RIO GRANDE DO SUL

Somente vinte anos depois da inauguração da primeira estrada de ferro no país, a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul adentrava na era ferroviária. A primeira ferrovia construída no Rio Grande do Sul instalou-se em 14 de abril de 1874 pela empresa inglesa Porto Alegre and New Hamburg (Brazilian) Railway Company Limited, projetada por motivos econômicos, visando interligar a Capital as regiões das colônias alemãs, a fim de escoar a produção dos gêneros agrícolas. De acordo com Pesavento ¹⁰ (1984, p. 47-50), a colônia alemã vinha desde 1840 numa crescente econômica, por ser a responsável pelo abastecimento dos gêneros alimentícios de Porto Alegre, assim como de outras regiões do Estado. Porém, o transporte dificultava seu acesso e ampliação aos mercados consumidores. A construção das ferrovias se tornou possível exclusivamente por intermédio dos investimentos de grupos estrangeiros ¹¹ que se tornaram responsáveis por sua instalação, através de uma política ferroviária formulada por meio do arrendamento e garantias de juros.

Figura 1: Uma das inúmeras paradas da Estrada de Ferro Novo Hamburgo-Taquara prolongamento de Porto Alegre-Novo Hamburgo. ¹²

¹⁰ Cf. PESAVENTO, Sandra Jatay. **História do Rio Grande do Sul**. 3.ed. Porto Alegre: Mercado Aberto. 1984.

¹¹ Britânicos, norte-americanos e principalmente belgas foram os que mais investiram em capitais e tecnologias na construção das estradas de ferro. Além do mais, este negócio era bastante vantajoso e significativo na ampliação de capitais e no constante predomínio sobre a economia dos países latinos, possuidores de matéria-prima e mão-de-obra barata e abundante.

¹² Cf. SOUZA DIAS, José Roberto de. **Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul**. São Paulo: Editora Meridional Rios, 1986, p.58.



Visando atender os interesses primordiais do Império, interligar as províncias insulares e ao mesmo tempo oferecer-lhes segurança e criar meios de favorecer o desenvolvimento econômico, em 1872 o engenheiro J. Ewbank da Câmara apresentou ao governo imperial o Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul (projeto este Federal) com base em quatro linhas principais: Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana; Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé; Estrada de Ferro Barra do Quarai-Itaqui; e a Estrada de Ferro Santa Maria-Marcelino Ramos. No qual tinha a Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana como a espinha dorsal, pois se destinava em sustentar a segurança da região fronteiriça. As obras desta ferrovia iniciaram em 1877, na margem direita do rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado. A primeira seção da Estrada foi inaugurada em 1883, quando os trilhos chegaram ao município de Cachoeira do Sul, com 147 km. Dois anos depois adentraram em Santa Maria¹³ ligando mais tarde, em 1890 a Cacequi estendendo-se rumo à fronteira. As ferrovias aproximaram os municípios do Rio Grande do Sul, cumpriram com o papel estratégico e aceleraram o desenvolvimento econômico das mais distantes localidades.

¹³ Em 1898, a Companhia Auxiliaire des Chemins de fer au Brésil transferiu o escritório de Porto Alegre para Santa Maria. [...] Santa Maria transformou-se no principal centro ferroviário do estado. Do ponto de vista geográfico, por estar localizada no centro do estado, a uma distância considerada segura em relação às fronteiras com os países do sul, Santa Maria foi considerada um ponto estratégico militarmente. (HEINSFELD, 2007, p. 280).

O MUNICÍPIO DE ALEGRETE E SUA INSERÇÃO NOS CAMINHOS DE FERRO

Figura 2: Estação Férrea de Alegrete.



O Município de Alegrete ¹⁴ inseriu-se nos caminhos de ferro no final do século XIX, quando foi autorizada a construção de sua Estação Férrea ¹⁵ pelo Decreto Imperial 2397, de 10 de setembro de 1873, aprovada com o intuito de construir uma estrada de ferro que comunicasse o litoral com a fronteira, pretendia-se comunicar a Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé a Linha Porto Alegre-Uruguaiana. Em 1898 já estava quase concluído o trecho de 105 quilômetros entre Uruguaiana e a localidade de Carvoracy ¹⁶. A obra era operada pelo empreiteiro Carlos Alegre, que se utilizava do material rodante desativado em troca da obrigação da conservação da linha, edificações e materiais. O contrato por ele assinado caducou e diante dessa transgressão, as autoridades procuraram legalizar a situação para que não fosse interrompido o tráfego, que embora irregular, era de grande importância para a atividade comercial da região. Mais tarde, com o falecimento de Carlos, a empresa Brazil Great Southern assumiu as operações,

¹⁴ Situado na fronteira oeste do Rio Grande do Sul, confronta-se ao norte com o município de Itaqui; ao sul com Rosário do Sul; a leste com São Francisco de Assis; e a oeste com Uruguaiana. Possui a extensão de cerca de 7.803 km², distribuídas em dois distritos e oito sub-distritos, com vegetação de campinas e pastagens.

¹⁵ Em 25 de agosto de 1903 foi concluído o prédio da Estação Férrea de Alegrete, construído pelo 2º Batalhão de Engenharia, sob o comando do Tenente Coronel Dr. Bento Manoel Ribeiro Carneiro Monteiro. Segundo Luiz Araújo Filho (1908, p.168), foi escolhida a data de inauguração para o dia que se comemoraria o nascimento do grande general brasileiro, Luis Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias, em homenagem a memória deste grande homem.

¹⁶ 35 km de Alegrete.

atuando ainda de forma provisória o trecho de Uruguaiana até Alegrete. Este trecho em 1902 estava quase concluído a pouca distancia do município. De acordo com o Jornal a Fronteira nº. 644 (sábado 16 de agosto de 1902):

Os trabalhos de construção do leito e obras d'arte do trecho da E. de Ferro entre Uruguayana e Alegrete continuam com actividade, segundo Refere a Gazeta de Alegrete: trecho de Inhanduhy a Jacarahy distante poucos kilometros de Alegrete, confiado â competente direcção do dr. tenente Jonathas Borges Fortes, promovido a capitão ha dias, já está terminado. Dentro de pouco, portanto, ficará terminada a estrada de Uruguayana a Alegrete e em seguida continuarão os trabalhos desse ponto até Cacequy. (A FRONTEIRA. Quaraí, 16 de agosto de 1902. Ano VII; Nº 644.).

No entanto, a construção do trecho da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana, que inseriu o município pela linha Alegrete-Uruguaiana e Alegrete-Cacequi, ocorreu de forma lenta, sendo continuamente paralisada por falta de recursos ou por alterações nos contratos de arrendamento com as empresas especializadas pela construção. As reivindicações a continuidade das obras eram presentes nos principais jornais da Fronteira Oeste¹⁷, pois a finalização desses trechos traria muitos benefícios ao transporte de gado aos saladeiros e proporcionaria o consumo de diversos produtos ausentes nos municípios, comprados e revendidos nas praças locais. O projeto de construção do ramal férreo Alegrete-Cacequi ficou anos no papel e quando iniciado foi paralisado inúmeras vezes, a falta de interesse da companhia férrea em dar continuidade à obra, gerou imensa revolta a população alegretense, prejudicada com a falta deste transporte, se vendo obrigada a fazer o percurso através das carretas ou pela compra no comércio platino. Isso é observado no Jornal a Fronteira nº. 801 (quarta-feira, 6 de abril de 1904), que discuti a carência de madeiras de lei, própria a construção de casas, e coloca a região em constante dependência com as praças estrangeiras:

[...] Como as madeiras de lei, das quais possuimos maravilhoso empório, também ha no Rio Grande do Sul, de excellente qualidade, a cale, no entanto, ainda por motivo dos pesadíssimos fretes e conducção morasissima somos

¹⁷ Isso é observado no jornal do município de Quaraí, "A Fronteira", órgão do Partido Republicano, na coluna denominada "Em Prol da Fronteira" no qual demonstra os fatores comuns no comércio gaúcho, citando os defeitos e falhas ocorridas por falta de maior cobrança e fiscalização em relação aos processos de instalação e reparo dos ramais férreos na região, estes sobre a direção de empresas estrangeiras.

forçados a importar-a do estrangeiro porque nos é mais conveniente em preço! [...] (A FRONTEIRA. Quaraí, 6 de abril de 1904. Ano IX; Nº. 801).

Essa situação travou o município a ampliar sua economia e sua tecnologia, pois com o percurso paralisado o escoamento da produção não era possível, ou seja, não arrecadaria os desejados lucros. Finalmente em 1907 foi aberto o tráfego entre Cacequi e Uruguaiana, tendo um movimento formidável, tanto comercial quanto de passageiros. Para bem atender a demanda, a administração mandou construir mais uma dependência na Estação, para depósito de cargas, e aumentou os dias de partida do trem, de dois dias na semana para três, na segunda, quarta e sexta-feira. E ao passo que as estradas se estendiam, estações secundárias foram sendo construídas no município: Capivari, Caverá, Guaçuboi, Ibirocai, Inhanduí, Itapevi, Jacaquá, Palma, Passo Novo, Rivadavia Corrêa, Tigre e Vasco Alves.

Neste período, sua economia resumia-se na Indústria pastoril, mais especificadamente na criação de gado. Segundo Cunha (1908, p.110): “Existem no município 300.000 cabeças de gado vaccum; 50.000 de cavallar; 115,000 de lanígero; e 1.000 de muar. [...]”. Gado estes, exportados para os saladeiros da cidade de Quaraí, Barra do Quaraí e para a cidade de Sant’Ana do Livramento. A produção agrícola era bem pouco desenvolvida, insuficiente para o consumo local. A Indústria também, contava apenas com uma fábrica de massas, duas de cerveja e algumas olarias. Já o comércio mais atuante, com 24 casas de 1ª ordem e 50 de 2ª e 3ª. A cidade, 1º Distrito, possuía uma população de 6.000 habitantes e o município com 16.000 habitantes.

O trem veio abastecer as necessidades dos alegretenses ao facilitar a compra de produtos agrícolas de outras regiões, assim como ampliar as possibilidades de exportação da pecuária para outros saladeiros. O desenvolvimento urbano destacou-se grandiosamente, centros comerciais de vários ramos foram instalados, contribuindo para aquisição e instalação de outras técnicas¹⁸. Em suma, a ferrovia foi de grande significado e importância para o município de Alegrete, permitindo sua inserção efetiva na economia do estado, intensificando as relações sociais e políticas.

¹⁸ [...] Depois da abertura da Estrada de Ferro, encurtando as distâncias pela presteza e segurança do transporte, entramos em via de franca diferença de movimentação para o progresso das artes mecânicas, principalmente daquelas mais úteis e mais necessárias à vida. Já não podemos dizer, como antes, que só contamos com operários, porque temos oficinas

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A instalação das Estradas de Ferro no Rio Grande do Sul veio atender os interesses político-estratégicos do governo brasileiro, ao proteger as áreas de contato com os vizinhos platinos. No plano regional, interligou a fronteira meridional aos principais centros comerciais da província e do centro do país, tendo em vista evitar a comercialização ilegal que essas localidades realizavam com as praças de Montevideu e Buenos Aires. Porém, a construção do trecho da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana, que interligou o município de Alegrete aos demais municípios, ocorreu de forma lenta, sendo inúmeras vezes paralisadas por falta de recursos ou por alterações nos contratos das empresas arrendatárias. As queixas à paralisação das obras, as reivindicações pela continuidade e melhoria dos serviços prestados eram constantemente presentes nos principais jornais da região, pois a finalização desses trechos traria muitos benefícios à economia e supriria a inexistência de produtos necessários ao bem-estar da população.

A partir da revisão e análise de várias fontes (bibliográficas, digitais e imprensa), foi possível compreender e levantar hipóteses que explicam o processo de instalação das Ferrovias no Rio Grande do Sul, observando-se deste modo, que se tratou exclusivamente de um plano político-estratégico do Império Brasileiro com o objetivo em dar segurança aos seus domínios contra a presença dos vizinhos platinos. No que se refere à construção da linha férrea Alegrete-Cacequi, é constatado que ficou anos no papel e quando iniciado foi paralisado inúmeras vezes.

A falta de interesse da companhia férrea, em dar continuidade à obra, gerou descontentamento por segmentos da sociedade alegretense, entre esses os comerciantes, prejudicados pela falta de transporte eficiente, eram obrigados a fazer o percurso através das carretas na praça comercial de Porto Alegre, litoral e região do vale dos sinos ou a recorrer ao comércio platino. Essa situação dificultou a ampliação da economia e o desenvolvimento da indústria local pela falta de matérias-primas e tecnologia que dificultava o escoamento da produção e conseqüentemente a arrecadação de tributos municipais, estaduais e federais.

REFERÊNCIAS

- ARAÚJO FILHO, Luiz. **O Município de Alegrete**. Alegrete: O Coqueiro, 1908.
- ASSIS MARTINS, Ignacio de. **Estradas**. São Paulo: Editora – Proprietária Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1922.
- CEPAL. **A FRONTEIRA**. Quaraí, 16 de agosto de 1901 Ano VII; Nº. 644.
- CEPAL. **A FRONTEIRA**. Quaraí, 6 de abril de 1904. Ano IX; Nº. 801.
- CUNHA, Ernesto Antonio Cassance. **O Rio Grande do Sul: Contribuição para o estudo de suas condições econômicas**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.
- FAUSTO, Boris. **História Concisa do Brasil**. 2.ed. São Paulo: Edusp, 2000.
- GOLIN, Nelson Boeira Tau. **República Velha (1889-1930)**. In: HEINSFELD, A; SOUZA, S.V. 3. Passo Fundo: Livraria e Editora Méritos Ltda, 2007.
- NUNES, Ivanil. **Integração Ferroviária Sul - Americana: Por Que Não Anda Este Trem?**. In. 1º CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE HISTÓRIA ECONÔMICA E. 4 JORNADAS URUGUAIAS DE HISTÓRIA ECONÔMICA. n. 4, 2007.
- Montevideu. China e Índia, Nuevas Oportunidades y Desafíos para América Latina y el Caribe: São Paulo: USP, 2007, p. 97-124. Disponível em: http://www.usp.br/prolam/downloads/2007_2_5.pdf. Acesso: 26 de nov. de 2009.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. 3.ed. Porto Alegre: Mercado Aberto. 1984.
- SOUZA DIAS, José Roberto de. **Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transporte ferroviário no Brasil meridional**. São Paulo: Editora Rios, 1986.