

ESTAGNAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A NO RIO GRANDE DO SUL

Rógis Juarez Bernardy¹

Vilma D. Monfardini Figueiredo²

Antonio Francisco G. Zibordi²

1. INTRODUÇÃO

Constituindo-se no mais importante evento do século passado, a ferrovia foi um dos principais suportes da Revolução Industrial, que exigia um tipo de transporte rápido e eficiente para a circulação de mercadorias.

Na década de 1830 o Brasil apresentava relativo crescimento econômico devido ao desenvolvimento da cafeicultura, que era totalmente exportada. O transporte era feito no lombo dos animais. Tornava-se necessário implementar no Brasil um meio de transporte mais ágil.

Nesse período a Inglaterra estava em plena Revolução Industrial e o trem já havia surgido no país, (1824).

Como os ingleses tinham grande interesse nos gêneros que o Brasil produzia e possuindo uma tecnologia adequada para a implantação de ferrovias, não hesitaram em dar condições ao Brasil para que esse fato se concretizasse. (MONFARDINI FIGUEIREDO, 1985).

Em 30 de abril de 1854, inaugurou-se a primeira estrada de ferro ligando a cidade do Rio de Janeiro a de Petrópolis com 14,5 quilômetros de extensão. Em 1858 foi construída a estrada de ferro D. Pedro II, (mais tarde Central do Brasil).

¹ Aluno do Curso de Geografia - Licenciatura - UFSM.

² Professores do Departamento de Geociências/CCNE/UFSM.

Com o tempo foram construídas ferrovias que, além de atender às finalidades agrícolas, ligavam também áreas mineradoras e de criação de gado aos centros consumidores ou exportadores.

Em 1873 os incentivos para a implantação das ferrovias foram ampliados, por isso muitas delas possuíam graves erros em seus traçados.(Brasil pagava por quilômetro construído).

Desde a sua implantação no Brasil, as ferrovias tiveram influência de empresas estrangeiras que, com grande autonomia para construí-las, preocupavam-se em aumentar os seus lucros, não investindo na qualidade das mesmas. Isso acarretou em problemas nas estradas de ferro do País e conseqüentemente nas ferrovias do Rio Grande do Sul, conforme será exposto neste trabalho.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este trabalho teve como objetivo geral contribuir para a ciências geográfica no que diz respeito ao transporte ferroviário no Brasil, juntamente com a integração dos Países membros do CONE SUL.

O procedimento metodológico utilizado na investigação contou com levantamento bibliográfico referente ao assunto, bem como entrevistas a funcionários, administradores e participação de palestras que abordaram a questão ferroviária.

Com as informações coletadas, procurou-se analisar a importância do sistema ferroviário para o Brasil e conseqüentemente para o Rio Grande do Sul, juntamente com os Países membros do MERCOSUL. Com base nestes princípios a pesquisa teve como objetivos específicos:

Discutir e analisar os problemas da Rede Ferroviária Federal S. A., mais especificamente o caso do Rio Grande do Sul;

Analisar o transporte ferroviário, como sendo viável, necessário e econômico, procurando mostrar a necessidade do retorno das atividades passadas da ferrovia para promover o desenvolvimento do Estado.

3. A FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL

Após a primeira tentativa de povoamento do Rio Grande do Sul, com os portugueses que não prosperaram, vieram os imigrantes alemães com finalidade econômica definida. Receberam boas terras e instrumentos de trabalho. Praticavam a policultura e as colônias que mais prosperaram foram as de melhor localização, que tinham maior facilidade no escoamento do excedente da produção.

Disponham, na época, do barco a vapor como única opção de transportes, num percurso que oferecia grandes dificuldades (o rio dos Sinos) com trechos estreitos e cursos sinuosos.

Foi nesse momento que a ferrovia veio a ser instalada como um empreendimento destinado a ligar a capital da Província à Região de São Leopoldo, no Vale do Rio dos Sinos, oferecendo um serviço rápido, econômico e seguro. (SILVA, 1993) Medindo 43,42 km, e inaugurada em 14 de abril de 1874, entrou em tráfego permanente em 1876, também com transporte de passageiros. (Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul. s/d). Essa ferrovia foi construída com finalidade eminentemente econômica e a bitola adotada foi de um metro, mais estreita do que a normal.

Porto Alegre, capital da Província e a cidade de Rio Grande, único Porto marítimo do Estado, foram os pontos principais de convergência das ferrovias implantadas, por razões econômicas.

Lançar ferrovias em plena Campanha, certamente não foi o princípio que norteou a implantação das estradas de ferro no Rio Grande de São Pedro, segundo TAIANI (1923:25), é importante destacar que:

A construção de uma via de comunicação que não se apresenta economicamente vantajosa deve ser naturalmente evitada, a menos que nos seja imposta por motivos ou razões políticas (exigências militares, segurança pública...) porque o seu estabelecimento nos leva a um consumo de riquezas, destruindo uma quantidade de bens superior àquela que cria.

Tornava-se evidente que os projetos das ferrovias que iriam “cortar” a Campanha Gaúcha tiveram por objetivo básico a segurança das fronteiras sul-riograndense. As ferrovias assim construídas relegaram a segundo plano a preocupação de atender o comércio, entretanto a construção destas deveriam estimular o desenvolvimento da região. Assim em 1888 começou a construção da via férrea Porto Alegre - Uruguaiana pois, conforme SILVA (1979): “Contribuiu para que a área atingida tomasse novo impulso e passasse a apresentar mais prosperidade”.

Além do caráter estratégico, buscava-se, também, integrar o espaço gaúcho à economia nacional, exercendo certo controle sobre a produção primária, cujos os produtos eram freqüentemente desviados em direção dos Portos do Prata. Com isso foi autorizada a construção da estrada de ferro Rio Grande - Bagé. (DIAS, 1976)

A escassez de recursos fez com que as autoridades brasileiras recorressem a grupos de investidores estrangeiros, oferecendo-lhes expressivas vantagens. Mas os interesses do País nem sempre coincidiam com os dos concessionários e seus acionistas. Exemplo disso

foi que a Companhia Belga não cumpriu o contrato que assinara. Esta, queria assegurar o domínio sobre o trecho gaúcho, o mais promissor. (SILVA, 1993)

A estrada de ferro Santa Maria - Passo Fundo completou o mapa da viação férrea sul-riograndense. Tal decisão refletiu na organização do espaço do Rio Grande do Sul, pois a estrada criou cidades ao longo de seu trajeto e contribuiu para o crescimento de outras como Santa Maria que tornou-se importante centro ferroviário com considerável crescimento urbano. De acordo com BERNARDES (1985:177) Santa Maria é:

...colocada entre as mais estratégicas comuns, com paisagens de transição entre o planalto e a campanha, recebe o trem que permite acesso a Cachoeira do Sul, de onde, por via fluvial (utilizando o rio Jacuí) atinge Porto Alegre, centro das decisões agora perfeitamente ao alcance do interior antes pensamente isolado.

A partir daí as ligações por via férrea, tendo como centro irradiador Santa Maria foram ampliadas. A agricultura apresentou considerável crescimento econômico que somado a política ferroviária atraiu ainda mais os investimentos belga.

A Rede Ferroviária do Rio Grande do Sul foi transferida para o domínio da "Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil", (Companhia Belga) ampliando-se as perspectivas que se abriam para o Estado gaúcho.

Porém, a intromissão do pessoal estrangeiro, criou uma campanha desfavorável aos "serviços da Auxiliaire". Em decorrência dessa situação, acentua-se a precariedade dos serviços em função da falta de vagões; demora das cargas e excesso de material abandonado. Desta forma, percebe-se que a economia do Estado estagnou, pois este começou a perder os mercados consumidores.

O Governo gaúcho, a medida que via agravada a situação preparava sua intervenção no sistema ferroviário. Isso tornou-se realidade em dezembro de 1919 no Governo de Borges de Medeiros.

Entre 1920 - 1940 a Viação Férrea do Rio Grande do Sul transportava principalmente cereais, gado em pé, madeira, banha e produtos manufaturados.

Os conceitos que orientavam a implantação das ferrovias brasileiras ficaram superadas a partir da década de 50, quando foi estabelecida a concorrência com o setor rodoviário, através da adoção de uma política de transportes de apoio a opção rodoviária. (Implantação da indústria automobilística no País).

Com as seguidas crises do modelo ferroviário no Brasil em 1957, criou-se, por decreto, a Rede Ferroviária Federal S.A. que encampou 80% das estradas de ferro do País, entre elas a totalidade das ferrovias gaúchas.

Estações sem receitas foram fechadas, bem como suspenso o tráfego dos ramais anti-econômicos. Nos trechos de alta densidade, foram construídas variantes e novas linhas, beneficiando os corredores de exportações.

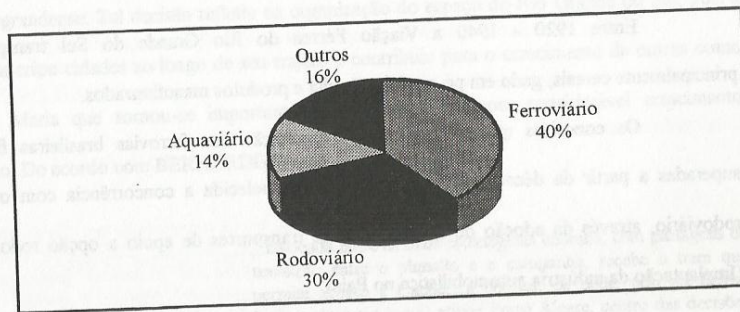
4. A SITUAÇÃO ATUAL DAS FERROVIAS

A característica mais marcante do quadro atual do transporte ferroviário no Brasil e conseqüentemente no Rio Grande do Sul é a subutilização.

O Brasil com grandes dimensões territoriais e a economia não inteiramente desenvolvida, possui as condições para um bom desenvolvimento do transporte ferroviário como sendo solução mais econômica.

A participação da ferrovia nos transportes de carga nos Países Desenvolvidos podem ser observados na Figura 1.

Figura 1 - Transportes de cargas nos países desenvolvidos



Fonte: 1º Encontro Nacional Ferroviário - ENFER - 1991.
Organização: Rógis Juarez Bernardy

Pela figura 1 pode-se observar que a ferrovia predomina na participação do transporte de carga, com 40% em média. A rodovia participa com 30%. Os fatores que contribuem para este fato são:

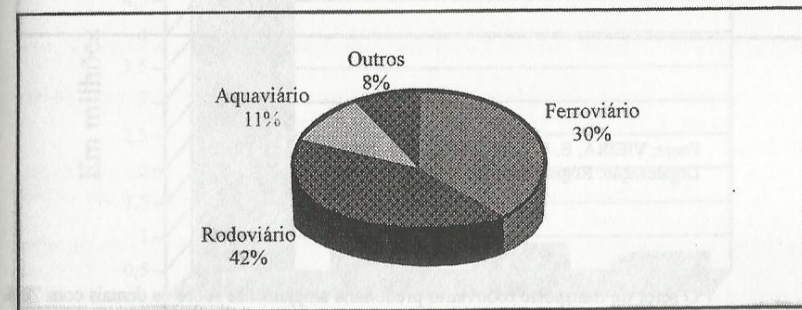
- boa organização do espaço nesses países;
- grande disponibilidade de recursos econômicos para manutenção das mesmas.

Isso ocorre, também porque surgem vantagens da utilização da ferrovia em relação a rodovia:

- maior capacidade de transporte;

- menor custo energético;
- menor uso do espaço urbano;
- maior segurança;
- menor poluição ambiental;
- menor custo social.

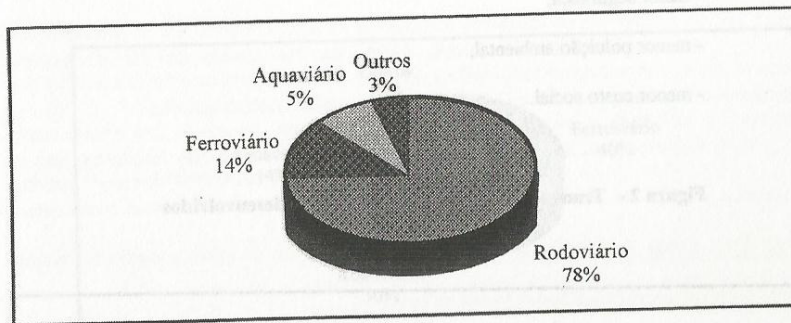
Figura 2 - Transporte de cargas nos países subdesenvolvidos



Fonte: Projeto 2001 - RFFSA
Organização: Rógis Juarez Bernardy

Verifica-se que a tendência dos Países de baixa renda é a de acompanhar o modelo dos Países Desenvolvidos. Entretanto, fatores ligados a vulnerabilidade política e econômica facilitam as pressões de grupos econômicos que, aliados a falta de recursos, impedem uma distribuição mais equitativa. Como a rodovia tem construção e manutenção com menor preço, passa a ter maior participação nos transportes de carga 42%, contra

Figura 3 - Transporte de cargas no Brasil



Fonte: VIEIRA, E. F. & RANGEL, S. S. 1993.
Organização: Rógis Juarez Bernardy

O setor de transporte rodoviário predomina amplamente sobre os demais com 78% do transporte de carga do País. A ferrovia participa com apenas 14%. (Figura 3). Os fatores que contribuíram para esta irregularidade foram principalmente:

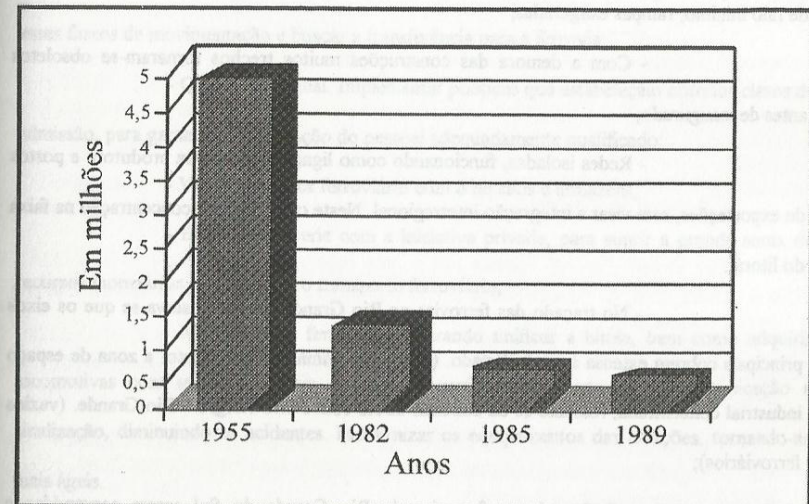
- fatores históricos: condição de economia dependente;
- a indústria automobilística;
- o custo de implementação das rodovias é menor, aliada a falta de capital, o que favorece o seu desenvolvimento.

A Figura 4 mostra o quadro do número de passageiros nas ferrovias do Rio Grande do Sul, no período de 1955 - 1989.

As perdas de passageiros nas ferrovias do Rio Grande do Sul foram substanciais, passando de 4.840.000 em 1955, para 290.000 em 1989. (Figura 4) A falta de segurança e a lentidão (30 - 40 km/h), além dos constantes atrasos afugentaram os passageiros.

Figura 4 - Transporte de passageiros nas ferrovias do Rio Grande do Sul

1955 - 1989



Fonte: Vieira & Rangel - 1993
Montagem: Rógis Juarez Bernardy.

No estudo das causas da baixa utilização da ferrovia no Brasil e, particularmente, no estado do Rio Grande do Sul, pode-se detectar os fatores de maior influência e que terminaram a formação desse quadro de baixa utilização das ferrovias no Brasil:

- Falta de critérios. O desprestígio que nos últimos 40 anos relegaram as ferrovias a segundo plano. Não há o objetivo de recuperar as ferrovias;

- Diversidade das bitolas. Uma característica altamente desfavorável implicando em prejuízos. (Limita a capacidade de carga, velocidade e impede o tráfego mútuo);

- A construção foi na maioria das vezes de péssima qualidade com curvas de raio mínimo, rampas exageradas;

- Com a demora das construções muitos trechos tornaram-se obsoletos antes de inaugurado;

- Redes isoladas, funcionando como ligação entre zona produtora e portos de exportações, sem visar a integração interregional. Neste caso, há uma concentração na faixa do litoral:

- No traçado das ferrovias no Rio Grande do Sul observa-se que os eixos principais cobrem extensa área do Estado. (produção primária). Entretanto, a zona de espaço industrial concentrada, ressentida da conexão direta com Porto Alegre e Rio Grande. (vazios ferroviários);

- O fato de as ferrovias do Rio Grande do Sul serem construídas e exploradas por muito tempo por empresas estrangeiras facilitou a importação de material ferroviário em vez de estimular sua fabricação nacional. Foi esse um dos fatores que mais prejudicou as estradas de ferro. (KLIEMANN, 1977)

- Além da falta de gerenciamento; baixa contabilidade operacional e a concorrência com a rodovia, fez com que o sistema ferroviário entrasse em abandono pelos poderes públicos, tornando-se evidente que o Brasil vem contrariando a tendência internacional que é o fomento da intermodalidade.

5. SUGESTÕES PARA UMA POLÍTICA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Pode-se acrescentar algumas sugestões que devam constituir uma política criteriosa para o setor ferroviário:

- Importância da especialização. A estrada de ferro é um meio de transporte especializado na movimentação de grandes massas homogêneas. Deve-se, por isso, identificar esses fluxos de movimentação e buscar a transferência para a ferrovia;

- Quadro funcional. Implementar políticas que estabeleçam critérios claros de admissão, para garantir a contratação do pessoal adequadamente qualificado;

- Vincular o setor ferroviário com o de silos e armazéns;

- Buscar a parceria com a iniciativa privada, para suprir a grande soma de recursos monetários para reativar o transporte ferroviário;

- Modernizar a ferrovia, procurando unificar a bitola, bem como adquirir locomotivas com tecnologia mais avançada. Aperfeiçoar os sistemas de comunicação e sinalização, diminuindo os acidentes. Modernizar os equipamentos das estações, tornando-as mais ágeis.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pelos levantamentos realizados e baseados em entrevistas, pesquisas bibliográficas e palestras ligadas ao assunto, pode-se verificar que a ferrovia no Brasil não está, atualmente, cumprindo seu papel: fornecer transporte a preços acessíveis e promover a integração entre as variadas regiões do País.

Também observamos o descaso dos governantes no que refere-se aos incentivos para a modernização das vias férreas, tornando-as incapazes de competir com as rodovias. A

ferrovia como meio de transporte, é ideal para o deslocamento das grandes massas humanas e viabiliza a baixo custo, o transporte de mercadorias.

O Rio Grande do Sul, sem uma ferrovia eficiente perde em competitividade, já que nos países sulinos esse tipo de transporte, atualmente, merece maior destaque, principalmente diante do processo de integração econômica. (MERCOSUL)

A integração do MERCOSUL, somente se viabilizará com o incremento do sistema de transportes. Vale salientar que este não deverá ser restrito ao transporte rodoviário, assentando-se sobretudo no desenvolvimento intermodal.

7. BIBLIOGRAFIA

- BERNARDES, S. A. C. "Santa Maria da Boca do Monte", *Revista do Centro de Ciências Sociais e Humanas*. Santa Maria: UFSM, 173-188p. jul./dez., 1985.
- CAMARGO, E. J. de C. *Estudo de Problemas Brasileiros*. São Paulo: Biblioteca do Exército, p. 228-301, 1978.
- CENTRO DE PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL. *Programa de preservação do Patrimônio Histórico*. (PRESERVE). Porto Alegre: RFFSA. (Superintendência Regional).
- DIAS, J. R de S. *Caminhos de Ferro no Rio Grande do Sul: Uma contribuição ao Estudo da Formação Histórica do Sistema de Transportes Ferroviários no Brasil Meridional*. São Paulo: Rios, 1986.
- FIGUEIREDO, V. D. M. *A Questão Ferroviária no Brasil*. Santa Maria- RS: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras Imaculada Conceição- FIC, 1986. 23p. (ensaio)
- KLIEMANN, L. H. S. *Estudos Ibero-Americanos*. Porto Alegre: Ed. Meridional, PUC-RS. Departamento de História, Pós-Graduação em História e Cultura. 3 (2): p.159-249, 1977.
- LUCCI, E. A. *Geografia do Desenvolvimento Econômico Mundial e do Brasil*. 7º ed., São Paulo: Saraiva, Geografia Econômica, 1979.
- MARQUES, A. da F. *Evolução das Charqueadas Rio-grandenses*. Porto Alegre: Martins Livreiro, p.153-170, 1990.

PEREIRA, D; SANTOS, D. & CARVALHO, M. *Ciência do Espaço*. São Paulo: Atual, p.214-224, 1988.

PESAVENTO, S. I. *Economia e Política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, "Autoritário e Economia", p. 193-228, 1979.

_____. *História do Rio Grande do Sul*. 2º ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1982.

PRIMEIRO ENCONTRO NACIONAL DE FERROVIÁRIOS - ENFER. *O Papel da Ferrovia na Política Nacional de Transportes*. Brasília, 68p.

PROJETO 2001. *Documento - Síntese*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1990. 25p.

ROLIM, M. *RFFSA: Relatório da Subcomissão de Transporte Ferroviário*, Porto Alegre: Assembléia Legislativa estado do Rio Grande do Sul, 1991. 49p.

SILVA, D. O. M. da *A Ferrovia no Rio Grande do Sul*. Santa Maria: Curso de Geografia, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras Imaculada Conceição-FIC. 1993. 43p. (Trabalho de Graduação)

TAIANI, G. "Plano Geral de Viação para o Rio Grande do Sul", *Brazil Ferro-Carril: Revista Semanal de Transportes, Economia e Finanças*. 25 (327), 1923.

VIEIRA, E. F. & RANGEL, S. S. *Geografia Econômica do Rio Grande do Sul- Espacialidade/ Temporalidade na organização econômica rio-grandense*: Porto Alegre: Sacra de Luizzatto, 1993. 121p.

ZIBORDI, A. F. G. & ZILLMER, R. J. A Questão Ferroviária no Estado do Rio Grande do Sul, *In: Geografia Ensino & Pesquisa*. Santa Maria: Curso de Geografia-CCNE-UFSM. 5: p. 36-69, 1991.

RESUMO: ESTAGNAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. NO RIO GRANDE DO SUL

Nesta pesquisa, procurou-se fazer análise da implantação das ferrovias no Brasil e conseqüentemente no Rio Grande do Sul. Com esse referencial, buscamos compreender o presente, quando, a ferrovia passou de um meio de transporte que predominava no cenário nacional, para a subutilização, principalmente depois da década de 1950, com a implantação da indústria automobilística. Atualmente estamos com intenso processo de estagnação, com desativação das linhas, fechamento de estações, além de determinados setores do transporte ferroviário, como o de passageiros

Palavras Chaves: Desenvolvimento; Indústria; Ferrovia.

ABSTRACT: STAGNATION OF THE FEDERAL RAILROAD S. A. IN RIO GRANDE DO SUL

In this research, was done one analyse of railroad's implantation in Brazil and consequently in Rio Grande do Sul. With this mention we tried to understand the present, when, the railroad changed from one way of transportation, that was predominant in the national scenery, to an underutilization it happended mainly after the fifties with the automotive industry implementation. Now adays, the railroad system is suffering an intense process of estagnation with the desativation of lines, estation closure, beyond the defusion of some sectors of railroad transport, as the passengers.

Key Words: Raolroad; Development; Industry.