

RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

SUAS ESTACÕES E PARADAS

Pelo Eng^o ARIOSTO BORGES FORTES
Chefe do Departamento de
Engenharia Mecânica

A Rêde Ferroviária Sul Riograndense, foi unificada de acôrdo com o Decreto 5.548 de 6 de junho de 1905.

O Govêrno Federal, tendo encampado as estradas de ferro de Rio Grande a Bajé.e, Santa Maria a Passo Fundo, resolveu arrendá - las, juntamente com a Pôrto Alegre a Uruguaiana, à "Compagnie Auxiliária de Chemins de Fer au Brésil", já arrendatária da última dessas estradas desde 1895, Decreto 2.884 de 25 de abril.

Resultou disso, o contrato lavrado com a referida Companhia a 19 de junho de 1905, autorizado pelo Decreto acima referido.

De acôrdo com o Decreto 9101 de 8 de novembro de 1911, o contrato foi revisto, e assinado um novo têrmo datado de 8 de dezembro de 1911, que obrigava a Companhia a adquirir materiais e a executar melhoramentos diversos, além da unificação e redução das tarifas e do prazo do arrendamento que em vez de 60 anos, passaria para mais 10 anos.

A Companhia "Auxiliaire", explorou os serviços da Rêde, até 1911, quando passaram para a administração norte-americana sob a orientação da "Brazil Railway Co" até 1919, voltando então os belgas a assumir novamente a direção.

Não tendo a Companhia dado exato cumprimento às cláusulas do contrato, deixando as estradas na iminência de paralisação, o que foi agravado em face da situação criada com a grande guerra, resultou disso tudo a passagem da Rêde para o Govêrno Federal e seu consequente arrendamento ao Govêrno do Estado do Rio Grande do Sul, a 29 de julho de 1920.

Diz o Eng^o AUGUSTO PESTANA, em seu relatório ao Govêrno do Estado:

"O Governo Federal diante a situação aflitiva em que se encontravam as classes produtoras pela falta de transportes e a situação igualmente aflitiva da Companhia Auxiliaire, sem recursos financeiros que permitissem enfrentar e resolver esse difficilimo problema, em boa hora aceitou a sugestão do Governo do Estado, a quem coube a iniciativa de encaminhar a solução, anciosamente desejada por todos, de fazer-se a encampação e transferencia consequente dos contratos de arrendamento ao Governo do Rio Grande do Sul".

A 29 de março de 1920, foram assinadas as bases de transferencia dos contratos de arrendamento em vigor, ao Governo do Estado e, a 18 de junho de 1920, o Decreto 14.222, autorizou a encampação da Rede e sua transferencia ao Governo do Estado.

A 12 de julho de 1920, foram assinados pelo Ministério da Viação os termos de acordo da encampação da Rede que estava arrendada a Companhia "Auxiliaire" e sua transferencia ao Estado dos referidos contratos. A 22 de julho de 1920, foi assinado um termo de acordo de administração provisoria, entre o Governo do Estado e a Companhia, com o fim de abreviar a transferencia tão almejada.

Essa administração provisória não chegou a existir, pois a 28 de julho do mesmo ano, a direção da Rede foi entregue ao Governo e, no dia seguinte já, assinados os termos de recebimento pelo Governo Federal.

Indicamos a seguir as diversas linhas que formaram a Viação Férrea do Rio Grande do Sul:

LINHA PÔRTO ALEGRE A NÔVO HAMBURGO

PANH

Pela lei 599 de 10-1-1867, o Governo da Província, autorizou o contrato para estudos e construção da linha Porto Alegre a Novo Hamburgo, com um privilegio para 70 anos de exploração.

Apresentaram propostas: Johan Mac Genityv e Julio Villain, sendo aceita a do primeiro, celebrando-se o contrato em 30-7-1869, para 60 anos.

O contrato foi aprovado pela lei 685 de 27-8-1869.

Organizou-se em Londres a "Companhia Brasileira Limitada Estrada de Ferro de Porto Alegre a Novo Hamburgo", sendo os trabalhos iniciados a 26-11-1871 em São Leopoldo, lançando-se a pedra fundamental da estação local.

A 14-4-1874, foi inaugurado o primeiro trecho, Porto Alegre-São Leopoldo.

A 1-1-1875 foi inaugurado o segundo trecho, São Leopoldo - Novo Hamburgo.

Em 1905, o Governo do Estado entrando em acordo com o Governo da União, expediu o Decreto 5.541 de 6-6-1905 em que passa a Estrada para o dominio federal.

LINHA PÔRTO ALEGRE A URUGUAIANA - PAU

Autorizada sua construção pela lei 2397 de 10-9-1873.

Os trabalhos foram iniciados a 23-12-1877 na margem direita do rio Taquari, onde se encontra hoje a estação de General Câmara, naquele tempo, denominada Margem do Taquari e mais tarde Ligação, ao ser ligada a linha ao trecho de Barreto (1911).

O decreto 8798 de 9-12-1882, aprovou o regulamento da construção e tráfego dessa linha. O trecho Cacequi a Uruguaiana foi executado mais tarde (1901) pelo 2º Batalhão de Engenheiros.

Os trechos foram inaugurados, pela ordem cronológica como se segue:

- Margem de Taquari - Cachoeira	7 -3-1882
- Cachoeira - Santa Maria	13-10-1882
- Santa Maria - Cacequi	23-12-1890
- Cacequi - Alegrete	22-11-1907
- Alegrete-Uruguaiana	24-12-1907
- Rio dos Sinos - Montenegro	2- 7-1909
- Montenegro - Barreto	10- 5-1910
- Barreto - Margem do Taquari	28- 1-1911

Esta linha foi administrada pelo Governo Federal até 1898, quando foi arrendada à Companhia Belga "Auxiliaire", conforme decreto n. 2884, de 25-4-1898, e mais tarde em 1920, encampada e entregue ao Estado.

Mais tarde, foi executada por conta do Governo do Estado, a variante Barreto-Diretor Pestana; de acordo com contrato celebrado com a firma Gren e Bilfinger.

Esse trecho foi inaugurado a 19-4-1938.

Construiu recentemente a Viação Férrea, uma nova variante, partindo de Ramiz Galvão para atingir o rio Taquari na antiga linha.

Esse trecho foi inaugurado a 10-1-1962.

LINHA RIO GRANDE A BAJÉ (RGB)

Autorizada a construção e exploração pelo decreto 5565 de 14-3-1874, mais tarde transferida a concessão pelo decreto 8346 de 24-12-1881, à "Compagnie Imperiale du Chemin de Fer."

Em 1883 porém, pelo decreto 8887 de 17 de fevereiro, foi autorizada a fusão da Companhia acima referida com a "Southern Brazilian Rio Grande do Sul Company".

Em 2-12-1884 foi inaugurada como segue:

- São Gabriel - Cacequi	24- 8-1896
- Bajé - São Sebastião	3-12-1896

Faltava o trecho São Sebastião-São Gabriel para reunir toda a linha, e, em 1900 foi executado esse trabalho pela Companhia Auxiliaire que arrendou toda a Rede (decreto 2884 de 5-4-1898).

LINHA SANTA MARIA A MARCELINO RAMOS

A 11-11-1891, pelo Decreto 679, foi aprovada a construção da linha Santa Maria a Cruz Alta e a 20-10-1892, os estudos da linha Cruz Alta ao rio Uruguai, contrato este último transferido à Companhia São Paulo-Rio Grande, enquanto o primeiro foi feito com a Sud Ouest Brésilian. Os trechos foram inaugurados como segue:

Santa Maria-Cruz Alta	20-11-1894
Cruz Alta - Pinheiro Mercado	31- 5-1897
Pinheiro Mercado-Carazinho	15-11-1897
Carazinho - Passo Fundo	31- 1-1898
Passo Fundo - Capo Ere	3- 5-1910
Capo Ere - Barro (hoje Gaurama)	30 -7-1910
Barro-Marcelino Ramos	25-10-1910

LINHA CACEQUI A LIVRAMENTO

Pelo decreto 1913 de 18-12-1894, foram aprovados os estudos, sendo a Companhia Auxiliaire obrigada a construir este ramal, em face do contrato de arrendamento de 1905, tendo as seguintes datas de inauguração:

Entroncamento - Rosário	13-11-1909
Rosário - Santa Rita	15- 6-1910
Santa Rita - Porteirinha (hoje Pampeiro)	30- 8-1910
Porteirinha - Livramento	30-11-1910

LINHA BARRA DO QUARAÍ - URUGUAIANA - SÃO BORJA - BGS

A "The Brasil Great Southern", autorizada pelo decreto 7122 de 17-9-1908 a construir e explorar pelo prazo de 60 anos a contar de 31 de outubro de 1910, o trecho Itaquí a São Borja, prolongamento da estrada Barra do Quaraí a Itaquí, já por ela construído e em serviço desde 1877, conforme decreto 6771 de 15-12-1877.

Em 1881, pelo Decreto 8312, foi dado o privilégio de 90 anos para a construção, uso e gozo a Companhia acima referida, sendo os trechos inaugurados como se segue:

Barra do Quaraí - Uruguaiana	20- 8-1887
Uruguaiana - Ibicuí	2- 7-1888
Ibicuí -Itaquí	30-12-1888
Itaquí - São Borja	10- 2-1913

LINHA DILERMANDO DE AGUIAR A SÃO BORJA E CERRO LARGO

Os estudos foram feitos de São Pedro a Jaguari pelo Batalhão de Engenheiros, sendo a construção efetuada pela firma João Corrêa & Irmãos, conforme decreto 8559 de 11-2-1919.

Os estudos do trecho Jaguari a Santiago e São Luiz Gonzaga, assim como a construção, foram feitos pelo 1º Batalhão Ferroviário, conforme decretos 9772, 9633 e 9609, respectivamente de 18-9-1912, 19-5-1912 e 31-7-1912. Continuou mais tarde até Cerro Largo.

O trecho Santiago a São Borja, pelos decretos 9559 de 2-5-1912 e 9669 de 17-7-1912. A construção foi então iniciada a partir de São Pedro, em 8-12-1912, e os trechos inaugurados como se segue:

- D. de Aguiar - Jaguari	13- 5-1919
- Jaguari - Curuçu	16- 9-1935
- Curuçu - Santiago	1- 7-1936
- Santiago - São Borja	1- 1-1938
Santiago - São Luiz Gonzaga	1- 6-1943
- São Luiz Gonzaga - Cerro Largo	10- 1-1957

LINHA MONTENEGRO A CAXIAS DO SUL

A linha estava projetada para partir de N^ovo Hamburgo, que foi alterada mais tarde, partindo de Montenegro. Os trabalhos foram iniciados em 7-9-1904 pela Companhia Auxiliaire e inaugurados:

- Montenegro - Maratá	2- 7-1909
- Maratá - Barão	1-12-1909
- Barão - Carlos Barbosa	27-12-1909
- Carlos Barbosa-Nova Vicenza (hoje Farroupilha)	13- 5-1910
- Nova Vicenza - Caxias do Sul	31- 5-1910

LINHA CARLOS BARBOSA A BENTO GONCALVES (CBAC)

Construída pelo G^ov^o do Estado, iniciada em 1916 e inaugurada:

- Carlos Barbosa - Garibaldi	7- 9-1918
- Garibaldi - Bento Gonçalves	10- 8-1919

LINHA RAMIZ GALVÃO A SANTA CRUZ DO SUL

Foi contratada a construção em 18-8-1899 pelo G^ov^o do Estado e inaugurado o ramal em 15-11-1905.

LINHA N^oVO HAMBURGO A CANELA

Em 1899 foi lavrado contrato com a firma João Corrêa & Irmãos e, Augusto Legendre, para a construção da linha N^ovo Hamburgo a Taquara.

Em 1902 foram iniciados os trabalhos e inaugurados em 15-8-1903.

Em 1918 foi autorizado o prolongamento até Canela, sendo inaugurados os trechos como se segue:

- Taquara - Gramado	13-10-1922
- Gramado - Canela	14- 8-1924

A 7-12-1905, o Estado já havia encampado a linha já construída a 15-4-1907, foi transferida ao domínio da União.

LINHA CRUZ ALTA A SANTA ROSA

A 14-2-1895, foram aprovados os estudos do trecho Cruz Alta a Ijuí, cabendo ao 2^o Batalhão de Engenharia a sua construção até Santo Angelo, sendo inaugurados os trechos:

- Cruz Alta - Ijuí	23- 3-1911
- Ijuí - Catuípe	24- 4-1915
- Catuípe - Santo Angelo	16-10-1921

Prosseguiu a construção pelo 1^o Batalhão que pretendia levá-la até Porto Lucena, sendo inaugurado:

- Santo Angelo - Giruá	1-11-1928
------------------------	-----------

O trecho seguinte, até Cruzeiro (hoje Esquina), foi executado pela firma Dahne & Conceição, sendo inaugurado em 10-7-1937.

Finalmente o trecho Esquina a Santa Rosa, construído pela Viação Ferrea que o entregou ao tráfego em 1-1-1940.