

FRANCISCO ANTONINO XAVIER E OLIVEIRA

A' MARGEM DE UM
PROBLEMA FERROVIARIO

ARTIGOS PUBLICADOS
EM "O NACIONAL," DE
PASSO FUNDO.



LIVRARIA NACIONAL
• PASSO FUNDO
1932

PROBLEMA FERROVIARIO

UN MARGEM DE UM

PROBLEMA FERROVIARIO

ARTIGOS E ESTUDOS
EM O NACIONAL DE
PASSO FUNDO

LIVRARIA NACIONAL
PASSO FUNDO
1952

FRANCISCO ANTONINO XAVIER E OLIVEIRA

A' MARGEM DE UM

PROBLEMA FERROVIARIO

ARTIGOS PUBLICADOS
EM "O NACIONAL," DE
PASSO FUNDO.

LIVRARIA NACIONAL

PASSO FUNDO

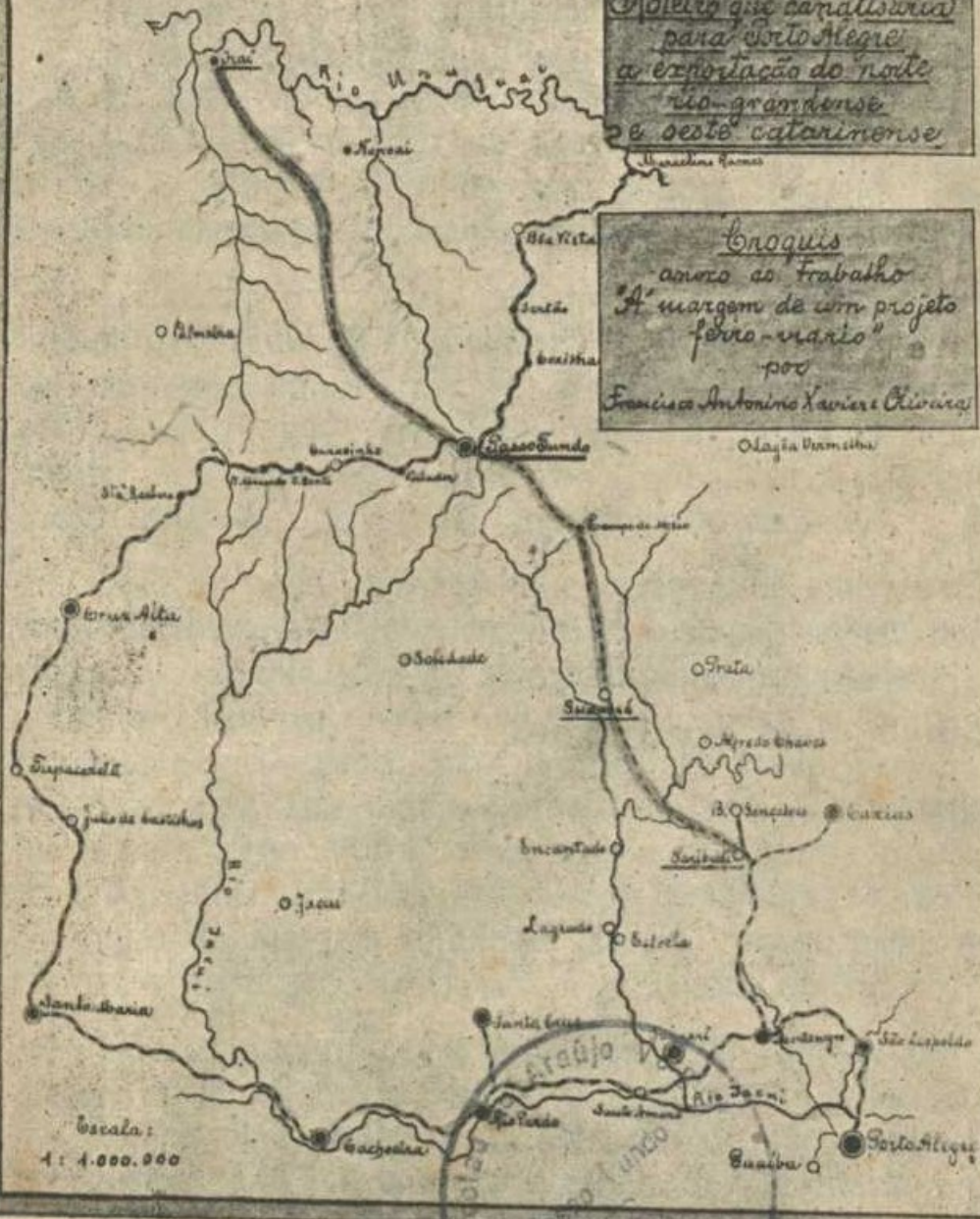
1932

Subsidio ao estudo do traçado do ramal de Irajá

Biblioteca

Notas que canalizaria
para Porto Alegre
a exportação do norte
rio-grandense
e oeste catarinense

Esqueto
anexo ao Frabatto
"A margem de um projeto
ferro-viário"
por
Francisco Antonino Xavier Oliveira



Escala:
 1: 4.000.000

I

Ao que se deduz de noticia ha dias inserida no serviço telegráfico desta folha, estará novamente em cogitação, no Governo do Estado, a projetada ligação da estância de aguas de Iraí á Viação Ferrea, e desta vez para deixar de lado Passo Fundo, que sempre fora tido como ponto naturalmente indicado para a intersecção desse ramal.

Deixando para mais adiante, na continuação deste trabalho, o exame da particularidade topográfica extranhavel com que, agora, resurge o tantas vezes lembrado e adormecido projeto ferroviario, passo a tratar, preliminarmente, da consideração principal a que deve a sua construção filiar-se, que é a da oportunidade respetiva.

Não se póde contestar que o ramal de que se trata, vindo facilitar consideravelmente o acesso ás aguas medicinais de Iraí, que cada vez se tornam mais procuradas, nos mezes proprios para o seu uso, traria, também, a vantagem evidente de concorrer para o immediato desbravamento e progresso de vasta região florestal dotada de magníficas terras para a agricultura, como seja a que, numa extensão de talvez mais de 1.000 quilômetros quadrados, se estende ao longo da margem direita do rio da Varzea, neste município e no espaço reservado á prefeitura de Iraí.

Não se poderia negar igualmente que, lançado por aí, projetaria ele identicos beneficios á outra margem do mesmo rio, na qual muito maior extensão de não menos rica e futura mata jaz também á espera de

colonização e desenvolvimento, que só com o concurso de uma linha ferrea próxima seriam realizáveis.

A' sua vez o oeste catarinense, do outro lado do Uruguai, tendo já começado uma colonização que dia a dia

aumenta favorecida pela dotação natural do magestoso sertão em que assenta, não dispondo, hoje, de saída facil para seus produtos, claro a teria com esse ramal, que para ele, deante disso, valeria pelo maior impulso que de momento se lhe poderia dar.

Ocorre, porém, uma circumstancia que, a despeito das vantagens assim apontadas, vem aconselhar que, ao envez de se dar preferencia á construção desse ramal, primeiro se ataque outro mais necessario, oportuno e importante, que é, incontestavelmente, o de ligação da linha de Caxias a esta zona, não por Alfredo Chaves, roteiro que o desviaria da diretriz imposta pela topografia e condições econômicas entrelaçadas com o assunto, mas por Guaporé, buscando nesta cidade entroncamento na linha de Santa Maria ao Uruguai.

Construído o prolongamento assim orientado, o passageiro que viesse do Rio, São Paulo e mais Estados ligados conosco por estrada de ferro, daqui a Porto Alegre faria com trezentos e tantos quilometros a jornada que hoje, por Santa Maria, é feita com setecentos e tantos, e gastando não mais de 14 horas de viagem, contra 26 que atualmente gasta.

Segue-se que tal obra se torna de verdadeiro interesse nacional, fazendo jus, portanto, a que á sua construção se dê preferencia imediata, mesmo porque, encarada no ponto de vista estadual, si, de um lado, encurtaria consideravelmente a comunicação da Capital com o norte do Estado, dê outro e lançada pelo roteiro indicado, viria, ainda, drenar a

produção importantíssima do município do Guaporé, e da margem esquerda do rio das Antas(*), que têm verdadeira necessidade desse benefício, sem o qual, pela sua distancia de Porto Alegre, não se poderão desenvolver na escala brilhante de que seriam capazes desde que tivessem meio de comunicação dessa especie.

Assim encarando o assunto que me abalçou a esta apreciação, o desenvolverei com mais amplitude em subsequentes artigos, demonstrando quanto é viavel o prolongamento que alvitro como preferivel na atualidade, e como a Natureza, dispondo a orografia e hidrografia do espaço a ser cortado por ele, tornou esta cidade ponto obrigatorio da sua construção tão aconselhável por todos os aspetos.

(*) Também os municipios de Encantado, Soledade, Lagoa Vermelha, Praia e Alfredo Chaves, pela sua proximidade de tal traçado, seriam grandemente favorecidos.

II

Deve estar na lembrança de todos que têm acompanhado a evolução do projeto ferroviário de Irai, que originariamente o seu fim principal fôra a ligação da estância de aguas de seu nome a Passo Fundo, e accessorio o desbravamento e colonisação das matas que por ele teriam de ser cortadas, nas quais o Estado dispunha de grandes áreas devolutas; e que, anulada a primeira concorrência pública aberta para sua construção, a tais finalidades se acrescentou o seu futuro prolongamento para o sul, objetivo para o qual, nos termos da segunda concorrência, deveria o ramal entroncar em ponto conveniente da Viação Ferrea.

Da imprecisão com que, assim, entrava no projeto a idéa de tal prolongamento, se pôde deduzir que o estudo da questão não tinha ainda dominado a totalidade do problema. Limitara-se a encaral-o apenas no tocante ao trecho entre Iraí e a Viação Ferrea, sem levar em conta que este, si se tratava de uma linha destinada a maior desenvolvimento e que por isso devia de saída filiar-se á direção de um extremo de ante-mão

estabelecido, por conveniencia técnica intimamente relacionada com o papel economico da construção, teria necessariamente de subordinar-se a esse extremo.

Daí, talvez, o ter sido também essa nova concorrência posta de lado, e com verdadeiro acêrto, porque si o ramal, assim projetado, tem conseguido entrar em obra, sem que determinado estivesse o ponto para que, de futuro, deveria prolongar-se depois de atingir a linha de Santa Maria ao Uruguai, invertido teria sido o verdadeiro critério a que deveria ele obedecer, que não era, por certo, o de subordinar a Irai, localidade nascente que com sua ligação se queria desenvolver, o sul ou outra parte do Estado, já dotados de desenvolvimento amplo; mas, ao contrario, subordinar essa estancia de aguas á direção que mais favorecesse o seu acesso e utilização, tendo-se em vista, para isso, naturalmente, a densidade de população e importancia economica dessa direção, e, quanto possivel, a orientação astronomica uniforme do traçado, para que mais rapido e barato se tornasse não só o acesso da referida estação balnearia, que assim teria expansão mais consideravel, como também o tráfego comercial da linha.

Posta à questão neste pé e não estando ainda, que conste, resolvido o complexo e importantíssimo problema assim caraterizado, evidente se torna que hoje, para de novo se cogitar da construção desse ramal isoladamente, no trecho entre Irai e a Viação Ferrea, sem estar resolvido o principal, que é o seu prolongamento para onde mais convenha, será crear o perigo de o entroncar em ponto de onde, mais tarde, esse prolongamento se torne defeituoso ou menos fecundo quer á estancia de aguas de que se trata, quer aos proprios interesses geraes do Estado.

Demonstrado, como ficou no precedente artigo, que a bôa solução do problema da linha de Irai á Viação Ferrea, está inseparavelmente enlaçada á prévia determinação do ponto do Estado para que deva ser orientado o seu futuro prolongamento nos termos da segunda concorrência a que aludi, convém se trate de verificar, á luz das condições topograficas e economicas da zona virtualmente afetada pelo problema, qual seja o traçado que mais preencheria as complexas condições que, no mesmo artigo, deixei sucintamente esboçadas.

Pelo edital da referida concorrência, o prolongamento em questão, como ficou dito, deveria ser feito para o sul, o que indica que a zona de entroncamento do ramal, no pensamento do governo do Estado, seria provavelmente o trecho da Viação Ferrea situado neste municipio e no de Carasinho, ultimamente creado: isto porque, além de ser a secção ferroviaria mais próxima de Iraí, era também a que, topograficamente, melhores condições oferecia ao cogitado prolongamento para o sul.

Assim orientado, talvez pretendesse o mesmo governo dirigir a construção para Santa Cruz, onde, pelo ramal que lá existe, poderia ter ela novo escoamento pela Viação Ferrea, tornando a viagem de Iraí a Porto Alegre mais curta que por Santa Maria, com a vantagem a mais de que o prolongamento, assim traçado, cortaria pelo centro uma vasta zona que, dessa maneira e com evidente alcance para ela e para o progresso do Estado, se tornaria apta para desenvolvimento brilhante.

Deve-se porém refletir que, si tal era, efetivamente, o pensar do Governo do Estado, a construção em perspectiva, embora encurtando bastante, como já ficou dito, o trajeto de Irai á Capital, todavia não era aconselhável pela consideração relevante de que o mais conveniente não seria esse encurtamento relativo, e sim um outro mais consideravel, operado por uma orientação mais direta da linha para Porto Alegre, objetivo que, por ser o centro politico e também o grande centro comercial do Estado, não devia e não deve de maneira alguma ser posto de lado no

assunto, si no proprio interesse da estancia de aguas que se quer desenvolver com a construção da mesma, está o ser ela ligada o mais diretamente possível com a metrópole estadual.

Ademais, si preferida fosse a orientação do prolongamento para o sul, deixando em plano secundário o ascendente que a Capital do Estado deve ter na solução do problema, prejudicada ficaria também a consideração importantissima, já feita no primeiro artigo desta série, de que esse prolongamento, lançado diretamente á mesma cidade, por aqui, encurtaria de cêrca de 400 quilometros e 12 horas de viagem, o percurso entre ela e a Capital federal, São Paulo e outros Estados conosco ligados por estradas de ferro, vantagem cuja preterição importaria em evidente prejuizo para o interesse nacional a que viria ela atender.

E' pois incontestavel que, diante de razões tão preponderantes como essas que acabo de invocar, entre o lançamento do ramal para o sul, conforme a concorrência citada, e a sua projeção direta a Porto Alegre, como alvitro, a opção que melhor quizer atender aos interesses do país, do Estado e da estancia de aguas de Iraí, terá forçosamente de recair na segunda dessas direções, mesmo porque, como será demonstrado em meu proximo artigo, é também aí que se abre o melhor e mais adequado terreno para a construção da projetada via-ferrea.

IV

Em meu precedente artigo, tendo examinado o problema da via-ferrea de Irai no duplo aspeto político e economico, e sustentado que, nessas duas faces, devia ele, pelas considerações relevantes que então expendi, ser resolvido pela projeção da linha para a Capital do Estado, conclui por dizer que, conforme demonstraria neste, esse era também o melhor e mais adequado terreno para a construção da mesma.

Assim colocado, pois, no dever dessa demonstração, cabe-me da-la agora e podendo dizer que o farei com verdadeiro prazer, de vez que,

como se vai ver, tenho para acoroçoa-la o desenho em que a Natureza, talhando o facies da zona relacionada com o projeto em exame, deixou em relêvo marcadas para o futuro as linhas mestras que deviam orientar a rêde ferroviaria do norte rio-grandense.

Com efeito, contemplando-se a disposição superficial do solo desta parte do Estado, ve-se logo que a Coxilha Geral e suas ramificações mais importantes marcam as direções cardeais em que terá ela de fazer o seu commercio, e, inversamente, atrair o do resto e de fóra do Estado.

A tese pode parecer arrojada, mas, a despeito disso, não deixa de ser profundamente sugestiva, desde que se a examine com atenção.

Por onde foi lançada a linha de Santa Maria ao Uruguai, que trouxe a esta região as possibilidades economicas admiraveis que aí estão ás vistas de todos, umas já realizadas, outras em vias de o serem, e outras, finalmente, aguardando que a marcha ascencional e infinita do Progresso lhes bata a hora de realização?

— Até esta cidade, pelo dórso da referida Coxilha, da qual só se desvia e isto mesmo para curtas variantes, nos lugares em que, para acompanha-lo, teria que fazer voltas que podiam ser atenuadas, como, entre outros trechos, aconteceu entre Santa Barbara e Pinheiro Marcado, e devia ter sido repetido mas o não foi, entre Xarqueada e esta cidade; e daqui para o Uruguai, excluindo o trecho entre a nossa estação e a de Coxilha, em que, desprezando-se os estudos definitivos da linha, feitos sempre pelo espinhaço orografico, se pretendeu com isso um atalho que além de o não ser, onerou-a com varias pontes, cortes e aterros consideraveis, e, a mais disso, com as inconvenientes rampas que apresenta — pelo contraforte da mesma Coxilha Geral, que serve de divisor ás aguas dos rios Passo Fundo e do Peixe, e, depois, por um galho do mesmo, que, pela margem direita do arroio Teixeira Soares, vai morrer no Uruguai.

Ora, no roteiro a que aludo, desenhado pela Natureza, está

flagrantemente indicado o traçado a que deve obedecer a linha de Iraí, desde o seu inicio até o rio das Antas, numa direção que si na marcha não é reta porque tem, naturalmente, de colear entre os manadeiros fluviais que de um e outro lado do espinhaço orientador vão surgindo das faldas dele, todavia no sentido geral se mostra quasi uniforme para a capital do Estado, como que a indicar que nela é que está encerrado o ponto para que deva ser voltada a cogitação do futuro economico não só da estancia de aguas que se quer dotar de via-ferrea, como também das regiões cortadas pelo espinhaço aludido.

Por esse traçado natural e depois, transposto o referido rio das Antas, margeando o arroio Marrecão até Garibaldi, poderia a linha de que se cogita, continuada pelo ramal ferreo assim atingido e pela linha de Caxias, realizar a ligação de Iraí a Porto Alegre pelo mais direto percurso existente, e com a incalculavel vantagem de que, entre a mencionada estancia de aguas e o rio das Antas, não teria o onus de pontes a não ser, excepcionalmente, onde, por conveniencia técnica, fosse necessario cortar alguma exigua cabeceira fluvial.

Assim esboçada a solução natural do caso, resta desenvolve-la á luz de novas considerações que tem a seu favor, para que melhor e mais completamente fique demonstrado quanto é ela imperativa na construção cogitada.

Será isso objeto da continuação deste trabalho, a ser feita dentro em poucos dias.

V

Na construção de uma estrada de ferro, como no projeto de uma casa para moradia ou outro fim, o lado principal a ser atendido é o prévio estudo das necessidades que pela obra tenham de ser satisfeitas, porque sem isso a planta da construção necessariamente saíria imperfeita, prejudicando o interesse com ela relacionado.

Por assim pensar foi que, avocando o problema da linha de Iraí que eu considerava de vital interesse não só para esta região como, também, para o Estado e o país, comecei por examinar previamente esse interesse, a fim de poder determinar qual seria a mais conveniente direção da projetada obra: si para o sul, como optara o governo do Estado na ultima concorrência para ela aberta, ou, ao contrario, para outro rumo e qual fosse este.

Concluindo, aí, que a direção que melhor atendia a tal interesse no triplice aspeto em que ele se apresentava, era a de Porto Alegre, passei a estudar a topografia da região interposta, concluindo, como o fiz, por afirmar, convencidamente, que a solução natural do problema consistia em lançar a projetada via-ferrea pelo dôrso do espinhaço orografico que de Iraí se distende ao rio das Antas, e, depois deste, pelo vale do arroio Marrecão até Garibaldi onde entroncaria no ramal de Bento Gonçalves, completando, assim, a ligação da estancia de aguas referida com a Capital do Estado.

Proseguindo, hoje, no exame do assunto, salientarei que, por esse itinerario, que é o mais direto existente entre Iraí e Porto Alegre, a projetada linha não teria talvez mais de 350 quilometros, e a distancia ferroviaria desta cidade á Capital, que hoje, por Santa Maria, é de 747 quilometros, ficaria reduzida a menos de metade.

Assim orientada e tendo para favorecer-lhe a construção a facilidade oferecida pelo roteiro orografico que preencheria nove décimas partes da totalidade do seu traçado, permitiria essa via-ferrea que em pouco mais de vinte horas se fizesse o trajeto de Iraí a Porto Alegre, diretamente canalizando para a metrópole estadual a vastíssima exportação do mesmo e com a relevante vantagem de que a do norte do Estado teria por ela uma consideravel redução de fretes comparativamente á linha de Santa Maria.

Inversamente a produção das colonias centrais que têm por

mercado São Paulo e Rio, como acontece com o vinho e outros generos, lograria também atenuar consideravelmente o custo do respectivo transporte para esses mercados, de vez que os 744 quilometros que de Carlos Barbosa, por Montenegro e Santa Maria, atualmente percorrem para atingir esta cidade, ficariam reduzidos a 200 quando muito.

E não seria tudo, porque, como demonstrarei na continuação deste trabalho, ainda outras vantagens relevantes poderia o traçado em referencia proporcionar.

VI

Como se sabe, no quadro da exportação do norte do Estado militam dois produtos de vasta saída para o Rio da Prata, como sejam a herva-mate e madeiras.

Para ganharem a via maritima ou transporem as fronteiras nacionais, têm atualmente esses dois artigos as quatro vias de Porto Alegre, Rio Grande, Livramento e Uruguaiana, respetivamente com 747, 958, 636 e 713 quilometros de percurso ferroviario a partir desta cidade, pela linha de Santa Maria e outras.

Ora, pelo traçado que venho apontando como unico a atender convenientemente os interesses da estancia de aguas de Iraí, do Estado e do país, com 350 quilometros de percurso ferro viario, a partir desta cidade, tais produtos poderiam ser baldeados, em Porto Alegre, para via maritima, vantagem tão relevante e decisiva que, enunciada simplesmente assim, dispensa quaisquer outras considerações abonatorias.

E o encurtamento em referencia não beneficiaria sómente a este municipio, o de Erechim e o de Carasinho, mas iria além, favorecendo também os de Cruz Alta e Palmeira, visto que afetaria ainda em bôa escala a estação de Santa Barbara, que a ambos serve.

Dado o exposto e sendo evidente que, com a consideravel

diminuição de fretes assim operada, tais artigos teriam necessariamente de avolumar a sua exportação atual, bem se póde compreender que esta, canalizada toda para Porto Alegre, não deixaria de levar vultoso concurso á crescente expansão do movimento portuario da mesma cidade, fato pelo qual, entre outros que decorrem da solução que venho pleiteando, não exagéro em afirmar que a Capital do Estado teria inestimavel quinhão de beneficios nessa solução, cujo alcance tornarei ainda mais amplo com novos argumentos.

VII

A situação economica de qualquer zona agrícola reflete sempre a saída que tenham seus produtos, florescendo quando esta é ampla — fato indicativo de que a procura dos mesmos é favorecida pela facilidade de transporte— e estacionando ou decahindo si o não é.

Partindo de principio tal, compreender se póde que o norte rio-grandense, na distancia em que se acha do grande mercado a que a sua topografia o subordina comercialmente, que é Porto Alegre, praça para que, portanto, tem de enviar o seu milho, feijão, trigo, fumo, banha e outros frutos,— sempre que a cotação destes, no oscilar que lhe é proprio, como tantas vezes tem acontecido, baixa a ponto de não poderem ser exportados devido á desproporção assim estabelecida entre ela e o frete a pagar, de certo que o prejuizo dahi resultante não recairá no exportador, que é sempre intermediario e como tal só os comprará por preço que salve custo, frete e lucro do genero, e sim sobre o lavrador, que ficará então colocado no dilema de ou vender seus produtos pela cotação que encontre, ou, do contrario, correr o risco de se deteriorarem eles nos celeiros.

Daí a razão porque, si a fertilidade da terra e o cuidado do lavrador, que a arroteia, são condições basilares do exito da lavoura, o frete, que a relaciona com o consumo de que depende a colocação de seus frutos,

constitue consideração que decidirá da sua prosperidade, si fôr facil e barato, ou da sua estagnação ou ruina, si difficil ou caro.

Colocado nesta compreensão o grande fator que em todos os tempos foi a base da economia dos povos, vejamos qual o percurso ferroviario que tem ele de vencer atualmente, nesta parte do Estado, para atingir o grande mercado aludido:

Estações	Distancia a P. Alegre	
Marcelino Ramos	930	quilometros
Barro	889	>>
Boa Vista	857	>>
Erechim	808	>>
Passo Fundo	847	>>
Carasinho	697	>>
São Bento	683	>>
Pinheiro Mercado	658	>>
Santa Barbara	622	>>
Belisario	589	>>

Feito isso, passemos a calcular qual seria o resultante do traçado Passo Fundo-Guaporé-Garibaldi, que venho pleiteando para a cogitada linha ferrea de Iraí:

Estações	Distancia a P. Alegre	
Marcelino Ramos	528	quilometros
Barro	487	>>
Boa Vista	455	>>
Erechim	406	>>
Passo Fundo	350	>>
Carasinho	405	>>
São Bento	420	>>
Pinheiro Mercado	444	>>
Santa Barbara	480	>>
Belisario	513	>>

Deante da eloquencia desta comparação, dispensaveis se tornariam, no tocante á agricultura norte-riograndense, novos argumentos em defesa do traçado que assim, tão disparatamente, viria encurtar a distancia entre

os celeiros da mesma e seu grande mercado, trazendo-lhe o maior impulso que se lhe poderia dar.

Entretanto e porque a importancia do assunto vá ainda além do que tenho frisado até aqui, nele proseguirei não porque de mais argumentos carecesse para prevalecer na solução que se lhe tiver de dar, mas, apenas, pelo prazer de antever o quadro empolgante que a construção dessa linha por traçado tão economico e vantajoso desdobraria á nossa contemplação.

VIII

Com a logica indestrutivel dos algarismos, deixei, hontem, patente a consideravel redução de percurso ferroviario que o traçado que venho apontando como mais vantajoso para a projetada linha de Iraí, traria á produção agricola do norte riograndense, para demandar ela o mercado de Porto Alegre a que é subordinada.

Hoje, transpondo o Uruguai e penetrando no visinho Estado de Santa Catarina, em cujo centro, ao longo da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande, ha uma vasta e importante zona agricola que com o nosso Estado mantem vultosas relações quer de venda de produtos, quer de compra de mercadorias para comercio, demonstrarei que também para a mesma a construção da linha de Iraí por Passo Fundo, Guaporé e Caribaldi, como venho pleiteando, constituiria fato da mais alta sinificação economica, de vez que lhe proporcionaria encurtamento quilométrico igual ao do norte rio-grandense, para suas comunicações com Porto Alegre ; com a observação de que uma das estações nela situadas, a de Herval, é ponto de convergencia de estradas importantes como a que, de Florianopolis, vem por Lages e Campos Novos, a de Palmas e a de Xanxerê, sendo que por esta ultima recebe a maior parte da produção hervateira dos municipios de Cruzeiro do Sul e Passo Bormann, representando muitos milhões de quilos

em cada safra, para ser exportada para o Rio da Prata.

Ora, essa exportação tão vasta é toda feita por este Estado, indo buscar via marítima no porto do Rio Grande, como trajeto de 1.036 quilômetros; ao passo que com a construção da linha de Iraí por esta cidade, com entroncamento em Garibaldi, poderia ter acesso aos navios da carreira platina, em Porto Alegre, com apenas 629 quilômetros de percurso ferro-viário!

Assim demonstrada a influencia culminante que a projetada linha rio-grandense, construída pelo traçado que mais se impõe, exerceria na referida industria catarinense, volto a tratar do seu papel no tocante á agricultura da mesma zona.

Hoje, si os produtos dela quizerem demandar Porto Alegre, serão onerados, da estação Rio Caçador para o sul —trecho que pela sua topografia mais tem de relacionar-se com a mesma cidade—com os percursos ferro-viários seguintes:

Estações	Distancia a P. Alegre
Rio Caçador	1.231 quilometros
Perdizes	1.105 >>
Herval	1.031 >>
Rio Capinzal	987 >>
Rio do Peixe	956 >>
Rio Uruguai	633 >>

Construída a linha de Iraí pelo traçado indicado, tais percursos ficariam reduzidos a estes:

Estações	Distancia a P. Alegre
Rio Caçador	881 quilometros
Perdizes	702 >>
Herval	637 >>
Rio do Peixe	607 >>
Rio Uruguai	586 >>

Segue-se que ficaria então esse trecho ferroviário, com relação a

Porto Alegre, equiparado ao de Barro a Belisario atualmente!

IX

Pelo seu relêvo na economia do norte rio-grandense, não pôde a industria pastoril ficar de lado na cogitação do roteiro que deva seguir a importante obra ferroviaria que venho estudando.

Afastada como se acha dos estabelecimentos saladeris e frigoríficos do sul do Estado, tem contra si esta zona, por isso, o onus do longo percurso que, pela Viação Ferrea, teria de fazer para remessa do seu gado aos mesmos, razão pela qual tem de ficar em ultimo plano nas compras que tais estabelecimentos mandam fazer no Estado para suas safras.

E' verdade que, neste municipio e nos de Cruz Alta, Tupacertan e Julio de Castilhos, ha xarqueadas de certo desenvolvimento, mas que, apesar disso, não podem absorver senão parte das tropas disponiveis, fato de que resulta a immobilisação de stoks bovinos que anualmente se avolumam, avolumando também o prejuízo que o empate assim creado acarreta aos criadores e invernadores.

Por outro lado e devido a falta de estímulo que a situação exposta determina em nossa campanha, vantagem não vê esta em realizar na organização primitiva que ainda segue, reformas que viessem aperfeiçoar seus produtos vivos de molde a poderem concorrer com o similar adiantado que em baixo da serra, na zona fronteira, dá testemunho do progresso que a industria já fez lá.

Para a situação assim caraterisada e que nas atuais condições de transporte não poderia ser obviada, o remedio unico seria a construção da linha de Iraí pelo traçado que venho apontando, porque aí, reduzido o percurso ferroviario desta cidade a Porto Alegre a 350 quilometros, no maximo, um novo sector de comercio se abriria, nessa direção, á nossa

pecuaria, trazendo-lhe, entre outras, as incalculáveis vantagens seguintes: 1) possibilidade plenissima da criação de frigoríficos nesta zona, de vez que, para embarcadouro de carnes congeladas, teria na metrópole estadual, assim tão aproximada, um porto que não poderia deixar de adaptar-se a tal; 2) via rapida e barata para concorrer com gado para o abastecimento da mesma cidade e região colonial intermediaria, e com grande vantagem para as mesmas, porque além da presteza do fornecimento, iria este, com o baixo frete que lhe traria a nova linha, baratear-lhes sensivelmente o preço de um genero tão necessario como a carne; e 3) redução considerável do frete de importação do sal e outros generos imprescindíveis ao ramo.

Assim favorecido e estimulado, decerto que o tradicional labor da nossa campanha entraria em fase vigorosa, aperfeiçoando-se para melhor corresponder aos seus próprios interesses, que seriam largamente compensados da estagnação atual.

Nota — No ultimo artigo desta série, foi, por engano, dito que a distancia de Herval a Rio Grande, pela Viação Ferrea, era de 1.036 quilometros, quando é de 1.242. Portanto o encurtamento de percurso ferro-viario resultante da projetada linha de Iraí, construída por aqui, elevar-se-ia, entre a referida estação catarinense e Rio Grande, a 613 quilometros!

X

Em meu ultimo artigo, estudando eu o papel que na industria pastoril desta zona teria de exercer a projetada via-ferrea de Iraí, si construída fosse pelo traçado que venho apontando, aludi á redução considerável que a mesma traria ao frete de importação do sal e outros generos imprescindiveis ao ramo.

No estudo de um problema da magnitude deste, porém, as simples

alusões dessa natureza não bastam; é necessario que se as precise nos seus detalhes, corroborando o que se quer provar com elas, sob pena de valerem na argumentação não como provas, mas, apenas, como simples hipóteses.

Por isso e também porque a matéria em foco se apresente com desmedida exuberancia de elementos para o respectivo exame neste trabalho, comunicando verdadeiro prazer ao seu pesquisador, acrescentarei ao que então ficou dito que, tanto a terceira vantagem que nesse artigo enumerei e agora relembro é certa, real e insofismavel, que si tomarmos para comprovação dela por exemplo o sal—genero de vasto consumo e decisiva influencia na pecuaria serrana—veremos que hoje, para importa-lo via Rio Grande, pagará de frete até aqui 90\$000 por tonelada, ou sejam 2:520\$000 por vagão de 28 toneladas!

Ora, sendo o percurso ferroviário entre a mesma cidade e esta, de 958 quilometros, resultará que vindo esse genero a ser importado via Porto Alegre, pela estrada de ferro de Iraí, que pelo traçado Passo Fundo-Guaporé-Garibaldi, ligaria a Capital a esta cidade por um percurso ferroviario de apenas 350 quilometros, de certo que, pela mesma tarifa hoje vigorante daqui ao Rio Grande, tal genero aqui chegaria com o frete de 32\$880, ou sejam... 920\$640 por vagão de 28 toneladas.

Para a industria pastoril desta zona, pois, a importante via-ferrea de que se trata não constituiria mera conveniência: preencheria necessidade capital.

XI

Vejamos, agora, que influencia teria na industria saladeril desta zona, a construção da linha de Irai pelo roteiro que venho pleiteando.

Pelo meu artigo de hontem, deixei demonstrada a consideravel redução que esse traçado operaria no frete do sal, genero cuja necessidade é relevante nas xarqueadas.

Viu-se então que, importado do Rio Grande, paga o artigo em referencia 90\$000 por tonelada, ou sejam 2:520\$000 por vagão de 28 toneladas, enquanto que construída a projetada estrada de ferro por esta cidade, com entroncamento em Garibaldi, e trazido ele de Porto Alegre, passaria a pagar apenas 32\$880, ou 9208640 por vagão da mesma tonelagem.

Sabida a quantidade que do genero é exigida para salga do produto de um boi, e multiplicada a mesma pelos milhares que em cada ano são abatidos nesta zona, se poderá ver que volume de dinheiro representaria, só nessa verba, a vantagem que a construção em referencia traria para as xarqueadas serranas.

Para exportar seus produtos, paga atualmente o Saladeiro São Miguel, neste município estabelecido, desta cidade a Rio Grande, por tonelada, os fretes seguintes:

Xarque	127\$700
Sêbo	86\$900
Couros	130\$200

Pela projetada via-ferrea, tais fretes, entre esta cidade e Porto Alegre, seriam estes:

Xarque	46\$654
Sêbo	31\$784
Couros	47\$567

Póde-se objectar que, neste caso, os produtos em referencia teriam de pagar, ainda, o frete fluvial de Porto Alegre a Rio Grande, o que diminuiria, sem duvida, a vantagem da redução assim demonstrada. Contra essa objecção, porém, se levanta o fato decisivo de que, na exportação dos produtos saladeris deste Estado para os portos do norte, o frête marítimo é o mesmo, sejam eles carregados no Rio Grande ou Porto Alegre.

Ora, calculada a diferença que tal redução apresentaria no movimento de uma safra, e a essa diferença adicionada a da importação do

sal, já demonstrada, necessariamente se chegará a conclusão de que, para a industria saladeril desta zona, a construção da linha de Irai pelo traçado apontado, representaria economia importando numa verdadeira caudal de contos de reis por ano.

XII

Prolongada para o sul, nos termos da segunda concorrência aberta para sua construção, e buscando, nesse caso, o unico objetivo que em tal direção a poderia atrair que é o ramal de Santa Cruz, surtiria a projetada linha, de que me venho ocupando, o efeito de encarecer o acesso e também a exportação das aguas da estancia que com ela se visa favorecer, de vez que o trajeto entre a mesma e a Capital teria, ahi, de fazer dois cotovelos, sendo um no respetivo entroncamento na Viação Ferrea, onde deixaria a direção sueste com que viria de Iraí, para tomar a do sul; e outro na estação do Couto, em que teria de quebrar para leste, pela linha de Santa Maria a Porto Alegre, cotovelos esses que elevariam o percurso a talvez mais de 700 quilometros, quando pelo roteiro direto, que venho pleiteando, a distancia maxima entre os dois extremos não iria além de 525.

Dado o exposto e tomando-se por base a velocidade de 25 quilometros por hora, observada no trecho ferroviário de Santa Maria a esta cidade, resultaria na viagem de Irai a Porto Alegre, por esse itinerário, um aumento de 7 horas comparativamente ao trajeto por Oaribaldi, e, como consequencia, pela tabela que hoje vigora na Viação Ferrea, um acrescimo de cerca de 20\$000 na passagem de primeira classe, e de cerca de 15\$000 na de segunda, além do correspondente agravamento do frete de remessa das aguas para os mercados respetivos.

Outra consideração relevante é que, em quanto pelo traçado decorrente da aludida concorrência a extensão da linha a construir para a ligação de Iraí a Porto Alegre seria talvez superior a 450 quilometros, pelo

de Garibaldi ficaria reduzida a 350.

Por outro lado e como ressalta da sua posição na rêde ferro-viaria do Estado, o ramal de Santa Cruz tem papel proprio a desempenhar e que, como tal, deve ser encarado separadamente.

Prolonga-lo para o norte a bem desse papel, drenando um municipio vasto, rico e futuroso como o de Soledade, e permitindo a esse demais compreendidos na esfera do mesmo ramal uma saída mais direta para esta zona e Estados conosco ligados pela São Paulo—Rio Grande seria, não se póde contestar, obra de sinificação relevante não só para tais municipios, como, também, para o Estado, maxime se levando em conta que, feito esse prolongamento, fatalmente seguir-se-ia outro cuja importancia se póde avaliar, que é o da estação do Couto, por Encruzilhada, á linha que se projeta construir de Pelotas a São Pedro, pelo qual lograria esta região um consideravel encurtamento do percurso que hoje tem de fazer para atingir o porto de Rio Grande.

Tais vantagens, porém, pela sua natureza diversa, não devem deslocar o problema ferroviario de Iraí da sua esfera natural, prejudicando consideração tão importante como seja a do maior encurtamento possível na ligação dessa estancia de aguas á Capital do Estado.

Assim encarado o importante assunto que me abalançou a este trabalho, que ainda além poderia ir se não fosse a escassez de tempo que me comprime, só me resta encerra-lo esperando que um traçado tão racional como o que deixei apontado e justificado, não seja posto á margem no momento em que o governo do Estado, atendendo á alta necessidade da construção em referencia, se dispuzer a leva-la e cabo.

XIII

Tornando ao assunto

Mezes depois da série de artigos que acaba de ser transcrita, consagrou o autor dela, em colaboração que na mesma folha mantinha com o pseudônimo de João d'Ou- trora, esta nova referencia ao projeto ferroviário em téla:

«Ao que decorre de noticia que acabo de lêr em jornal de Porto Alegre, ao ilustre dr. Torres Gonçalves foi distribuido, pela Interventoria Federal no Estado, o exame das propostas que em recente concorrência foram apresentadas para construção da importante obra a que aludo'

A escolha assim feita não podia ser melhor, si recaiu em profissional que, além de alta competencia e descortinada visão na sua carreira, com benemerencia tem-na feito, até hoje, ao serviço do Estado, em departamentos de responsabilidade como o serviço de terras e colonisação e outros, com os quais, em longos anos de atividade, profundo conhecimento acumulou quer das condições naturais, quer dos problemas economicos sul-rio-grandenses.

Seja ele bem vindo, pois, á cogitação do ramal de que se trata, e, na sua cultura superior e portanto generosa para com os pequenos de boa intenção, não leve a mal as ponderações que nesta crónica me abalço a fazer-lhe não por amor a evidencia, mas, apenas, pelo dever que tenho de servir a minha terra, que nessa obra deposita uma das suas mais relevantes e justas aspirações.

Em humilde trabalho que ha mezes dei a lume por esta folha, creio ter encarado o projeto ferroviario de Iraí por todas as suas grandes faces, deixando-o, ao que me parece, em condições de permitir que a respeito se formulassem as conclusões seguintes:

- 1) *Tal obra não encerra problema de sinificação meramente local; vai além, assumindo caráter verdadeiramente nacional.*

2) *Para ela o traçado mais vantajoso, quer no prisma técnico, quer no economico e também no político, é, flagrantemente, o que lhe está aberto no dôrso do contraforte orografico divisor das bacias dos rios Passo Fundo e da Varzea, continuado, em sua parte final, pela sub-ramificação do mesmo que pela margem esquerda do rio do Mel desce a Irai; pois que, por aí lançada:*

I utilizará o melhor terreno que existe para sua construção, não lendo necessidade de ponte alguma, nem de vultosos movimentos de terra: dupla vantagem que tornará o seu custo incomparavelmente menor que por qualquer outro ponto;

II ficará equidistante das amplas zonas colonizadas e por colonisar situadas sobre o rio da Varzea, neste municipio e no de Palmeira, e da parte oeste do sertão do Uruguai, no municipio de Erechim;

III encarada de Irai, terá a direção constante da Capital do Estado, ponto que de preferencia a qualquer outro deve ser tomado para seu objetivo final, a ser atingido complementarmente pelo ramal de Bento Gonçalves e respetiva linha tronco, depois de seu avanço daqui até Garibaldi, por Guaporé, roteiro tanto mais imperioso quanto é certo que:

a) tornará mais rápido e barato o acesso da estancia de aguas de Irai para as populações do litoral do Estado, o mesmo acontecendo para a exportação de tais aguas, que assim, necessariamente hão de lograr maior consumo nos mercados;

b) encurtará de 12 horas, no minimo, a comunicação ferroviária

do Rio de Janeiro com a metrópole rio-grandense, e de mais de 600 quilometros o percurso da importante zona hervateira do oeste catarinense a porto de saída para o Exlrangeiro;

c) além disso, reduzindo lambem de centenas de quilometros a saída da produção norte-rio-grandense para o referido embarcadouro, em Porto Alegre, evidentemente arrastará para o mesmo toda a exportação assim beneficiada, concorrendo para que tome ele desenvolvimento que assumirá proporções verdadeiramente surpreendentes no futuro.

Tal, pois, a solução que se impõe ao grande problema encerrado na concorrência confiada ao estudo do ilustre engenheiro co-estaduano.

Resta agora esperar que sua visão superior, examinando-o detidamente, concorra para que os grandes interesses coletivos relacionados com tal obra, sejam atendidos pelo traçado indicado, no qual, como se vê, não milita consideração de bairrismo, e sim um forte contingente de motivos assaz relevantes para sua opção.



1880.71



17.044