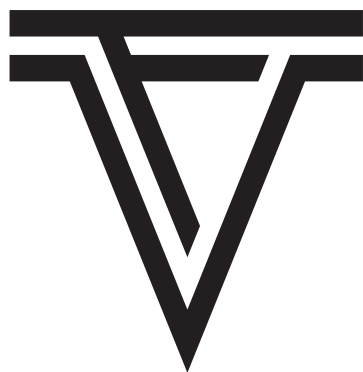


HISTÓRICO

FERROVIÁRIO DO

RIO GRANDE DO SUL



NPPHF - NÚCLEO DE PRESERVAÇÃO E
PESQUISAS HISTÓRICO-FERROVIÁRIAS

WWW.VIACAOFERREA.COM.BR | VIACAOFERREA@VIACAOFERREA.COM.BR



NPPHF - O MAIOR RESGATE HISTÓRICO-FERROVIÁRIO DOS PAMPAS !
SÃO LEOPOLDO (BERÇO FERROVIÁRIO GAÚCHO)

A220

SEVEN PER CENT £20. PREFERENCE SHARES.

2-6
28. 6d.
CERTIFICATE

Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Railway Company, Limited

INCORPORATED UNDER THE COMPANIES ACTS. 1862. 1867.

CAPITAL £292,500 IN 14,625 SHARES OF £20. EACH,

DIVIDED INTO 10,000 SEVEN PER CENT PREFERENCE SHARES, AND 4,625 ORDINARY SHARES.

*This is to Certify that Catharina Schmitt (widow)
of São Leopoldo, Brazil
the Proprietor of [redacted] Seven per Cent
fully paid up Preference Shares No. [redacted] to [redacted]*

THE PORTO ALEGRE AND NEW HAMBURG BRAZILIAN RAILWAY COMPANY, LIMITED,
subject to the Articles of Association of the said Company, and

*Given under the Common Seal of the
said Company this 15th day of
January in the year of our Lord
One thousand nine hundred and
seven*

Charles
SECRETARY

T. C. T. ...
DIRECTORS.



Ação da "THE PORTO ALEGRE AND
NEW HAMBURG BRAZILIAN RAILWAY
COMPANY, LIMITED.

**Escriptorio da Companhia da Estrada de Ferro
Brasileira de Porto-Alegre e Novo Hamburgo**

Porto-Alegre 17 de Novembro de 1871.

Illm. Sr. Sr.

Tenho a honra de convidar a V.ª S.ª para assistir a inauguração dos trabalhos da Estrada de Ferro de Porto-Alegre a Novo Hamburgo, que deve ter lugar no dia 26 do corrente na cidade de S. Leopoldo.

Previno a V.ª S.ª que, para conduzir os Srs. convidados para aquelle ponto, se acharão atracados ao Cais do Doca desta Cidade os vapores necessarios, que largarão ás 7 horas da manhã em ponto.

Deos guarde a V.ª S.ª

*Illm. Sr. Presidente do Pais
Membros da Camara Mu-
nicipal de Porto Alegre.*



*John H. Winty
Superintendente*

Convite para a cerimônia de início dos trabalhos e lançamento da pedra fundamental, para a construção da Estação Ferroviária de São Leopoldo em 26/11/1871.



“Com esta pá cortou o Exmo. Snr. Presidente da Província Conselheiro JERÔNIMO MARTINIANO FIGUEIRA DE MELLO o 1º Torrão de terra com que inaugurou em presença das principais Autoridades os trabalhos da 1ª Estrada de Ferro com que foi dotada a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul; achando-se presente também ao acto os Ilmos. Snrs. Capitão JOÃO ALVES FERRAZ D'ELLY, Presidente da Câmara Municipal, Major João Schmitt Vice-Presidente, John Mac Ginity, empresário da Estrada, Dr. R. Cleary, Engenheiro idem/John Bevan Smith empreiteiro idem e para que possa constar pede-se para que seja depositada a mesma pá no Paço da Câmara Municipal desta cidade de São Leopoldo”.

São Leopoldo,
26 de novembro de 1871.
J.K.O. Knorr gravou

10

✓ Escriptorio da Companhia Brasileira da Estrada
de Ferro de Porto Alegre a Novo Hamburgo.
Porto Alegre, 13 de Abril de 1874.

Illmos Srs

Devendo ter lugar amanhã
às 9½ horas da manhã, a inau-
guração do trafego da estrada de
ferro de Porto Alegre a Novo Ham-
burgo cabe-me a honra de convidar
a V. S. para assistir a esse acto,
que tanto deve concorrer para
o desenvolvimento e progresso desta
Provincia e especialmente do
municipio de que são V. S. dignos
representantes.

Deos Guarde a V. S.

Illmos Srs Presidente e
Vereadores da Camara
Municipal da Capital.

João da Costa

Superintendente

Visto, as 9 e 30 minutos de dia 14 - Firmado.

Visto Min de Lima

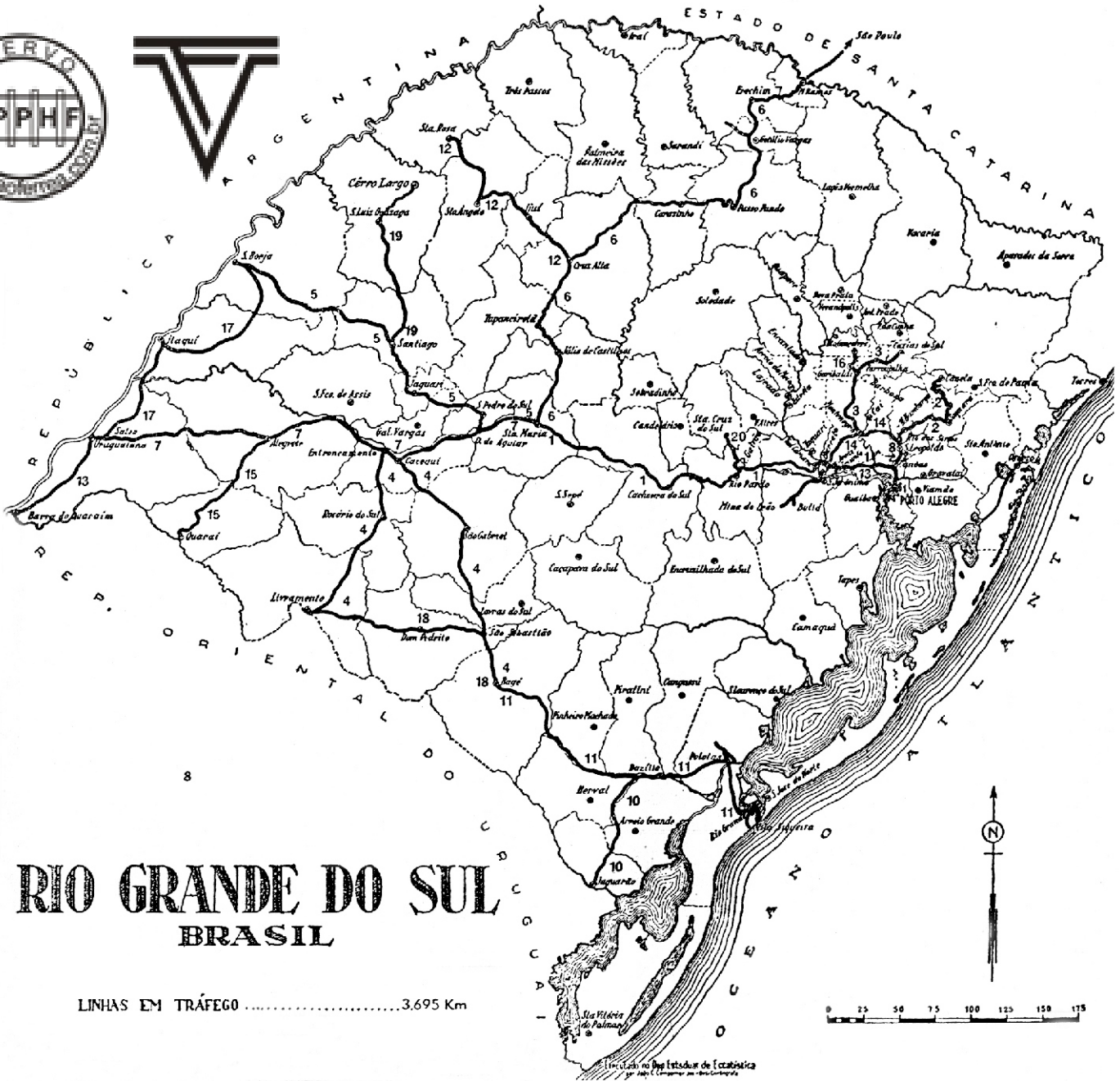
Visto Min de Lima

Visto - Lisboa

Visto - Fagundes



Convite para a inauguração da 1ª linha férrea de
São Leopoldo a Porto Alegre ocorrida em 14/04/1874.



Mapa ferroviário do Estado do Rio Grande do Sul e situação das linhas férreas na década de 50.



Mapa ferroviário atual do Estado do Rio Grande do Sul.
Situação em 2003.

RESUMO DA HISTÓRIA DAS FERROVIAS DO RIO GRANDE DO SUL

ESTRADA DE FERRO PORTO ALEGRE NOVO HAMBURGO

ATÉ O INÍCIO DOS ANOS SETENTA, NO SÉCULO DEZENOVE, A PROVÍNCIA DO RIO GRANDE DE SÃO PEDRO, NÃO POSSUIA UM SISTEMA DE VIAS DE COMUNICAÇÃO DIGNO DESTES NOME. O QUE EXISTIA ATÉ ENTÃO, NÃO PASSAVA DE UMA REDE PRECÁRIA DE CAMINHOS E TRILHAS POR ONDE TRANSITAVAM TROPAS DE BURROS E CARRETAS PUXADAS POR JUNTAS DE BOIS, CUJAS CARGAS ERAM EM GERAL TRANSPORTADAS EM PORTOS FLUVIAIS OU LACUSTRES, TENDO POR DESTINO OS PRINCIPAIS MERCADOS CONSUMIDORES.

1867 EM VISTA DA NECESSIDADE DE MELHORAR ESTA SITUAÇÃO E ATENDENDO OS ANSEIOS DOS COLONOS ENTÃO INSTALADOS NO VALE DO RIO DOS SINOS, O VICE-PRESIDENTE DA PROVÍNCIA, ANTONIO AUGUSTO PEREIRA DA CUNHA, ASSINOU EM 10 DE JANEIRO DE 1867, A LEI Nº 599 QUE MANDAVA CONTRATAR A CONSTRUÇÃO DE UMA ESTRADA DE FERRO QUE FARIA A LIGAÇÃO DE PORTO ALEGRE A SÃO LEOPOLDO OU HAMBURGER BERG.

1869 A LEI Nº 635, DE 27 DE AGOSTO DE 1869 APROVA O CONTRATO COM O EMPRESÁRIO ESCOCÊS JOHN MAC GINITY PARA A CONSTRUÇÃO DESTA ESTRADA, A PRIMEIRA NO RIO GRANDE DO SUL. EM LONDRES ORGANIZOU-SE A “THE PORTO ALEGRE AND NEW HAMBURG BRAZILIAN RAILWAY COMPANY LIMITED”, NOME OFICIAL DA ESTRADA A SER CONSTRUÍDA.

1871 EM 26 DE NOVEMBRO DE 1871, EM SÃO LEOPOLDO, OS TRABALHOS FORAM INAUGURADOS COM MISSA SOLENE E FESTIVIDADES QUE CONTARAM COM A PRESENÇA DE AUTORIDADES, DIRETORES DA ESTRADA E AFLUÊNCIA DE PESSOAS DE TODA REGIÃO, TENDO-SE UTILIZADO UMA PÁ RICAMENTE ORNAMENTADA, CUJO CABO FOI FEITO COM PEDAÇOS DE DIVERSAS MADEIRAS NOBRES DA REGIÃO, MANDADA FABRICAR ESPECIALMENTE PARA ESTA OCASIÃO, SENDO ENTÃO LANÇADA A PEDRA FUNDAMENTAL. DESTA FORMA, A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SÃO LEOPOLDO É O “BERÇO FERROVIÁRIO GAÚCHO”.

1874 EM 14 DE ABRIL DE 1874, FOI INAUGURADO O PRIMEIRO TRECHO ENTRE PORTO ALEGRE E SÃO LEOPOLDO.

1876 O SEGUNDO TRECHO ENTRE SÃO LEOPOLDO E NOVO HAMBURGO, EM 01 DE JANEIRO DE 1876, COM A EXTENSÃO TOTAL DE 43,420 KM.

AS ESTAÇÕES ERAM:	INAUGURADA EM:
PORTO ALEGRE	14.04.1874
NAVEGANTES (PARADA)	14.04.1874
GRAVATAÍ (AUGUSTO PESTANA)	14.04.1874
STANDARD (PARADA)	27.07.1912
CANOAS	14.04.1874
ESTEIO	01.02.1928
SAPUCAIA	14.02.1874
SÃO LEOPOLDO	14.02.1874
NEUSTADT (RIO DOS SINOS)	14.02.1874
MATADOURO KROEFF	1912
NOVO HAMBURGO	01.01.1876

ANEXO: ESTRADA DA PEDREIRA

O MORRO DE PAULA NA FAZENDA SÃO BORJA, É FORMADO POR UM MACIÇO COMPACTO DE ARENITO, ONDE JOÃO CORRÊA FERREIRA DA SILVA EXPLORAVA UMA PEDREIRA. PARA TRANSPORTAR MAIS FACILMENTE AS PEDRAS COM DESTINO AOS CENTROS CONSUMIDORES, O EMPRESÁRIO OBTVE JUNTO À PREFEITURA, POR MEIO DE LICITAÇÃO, A CONCESSÃO PARA IMPLANTAÇÃO DE UMA LINHA FÉRREA. INAUGURADA EM 22 DE SETEMBRO DE 1912, TINHA O PONTO INICIAL EM SUAS INSTALAÇÕES LOCALIZADAS AO LADO DAS LINHAS DO RECINTO DA ESTAÇÃO FÉRREA LEOPOLDENSE. COM BITOLA DE 1M, O TRAÇADO SEGUIA O CURSO DA ATUAL AVENIDA JOÃO CORRÊA E AVENIDA SÃO BORJA.

AS PEDRAS EXTRAÍDAS ERAM FORNECIDAS NÃO APENAS PARA OBRAS EM SÃO LEOPOLDO, MAS TAMBÉM DESTINAVAM-SE A PORTO ALEGRE A CIDADES PRÓXIMAS. PARA ALCANÇAR O TOPO DO MORRO, FOI INSTALADA UMA LINHA DE CREMALHEIRA, E ADQUIRIDA UMA LOCOMOTIVA ESPECÍFICA PARA ESTE SERVIÇO.

APESAR DE SER NA PRÁTICA UMA ESTRADA DE FERRO INDUSTRIAL, A EMPRESA PROMOVIA NOS DOMINGOS ANIMADAS EXCURSÕES AO MORRO DE PAULA SENDO NA ÉPOCA, DOS MELHORES PROGRAMAS DE LAZER A QUE PODERIAM SE DEDICAR AS FAMÍLIAS LEOPOLDENSES.

NO INÍCIO DA DÉCADA DE QUARENTA, COM A ECLOSÃO DA SEGUNDA GRANDE GUERRA, FICOU MUITO DIFÍCIL E CARA A IMPORTAÇÃO DE PEÇAS DE MANUTENÇÃO, PARA O EQUIPAMENTO. COMO CONSEQÜÊNCIA FORAM PARALISADOS OS SERVIÇOS DESTA ESTRADA.

ESTRADA DE FERRO NOVO HAMBURGO TAQUARA

ESTA ESTRADA NA VERDADE É UM PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO PORTO ALEGRE NOVO HAMBURGO. A CONCESSÃO FOI DADA AOS EMPRESÁRIOS: JOÃO CORREA & IRMÃO E AUGUSTO CARLOS LEGENDRE.

1903 FOI INAUGURADA EM 15 DE AGOSTO DE 1903. LOGO APÓS CONCLUÍDA, FOI ENCAMPADA TENDO EM VISTA O OBJETIVO DE UNIFICAÇÃO DA REDE GERAL DA VIAÇÃO FÉRREA, DE ACORDO COM O DECRETO N° 5549.

1905 06 DE JUNHO DE 1905. A ESTRADA DE FERRO PORTO ALEGRE-NOVO HAMBURGO, POR FALTA DE UM ACORDO, FOI DESAPROPRIADA JUDICIALMENTE, TENDO O GOVERNO DE ESTADO GANHO A CAUSA EM PRIMEIRA INSTÂNCIA, E TOMADO POSSE DA MESMA EM 04 DE MAIO DE 1906.

1923 EM 1923 ESTA ESTRADA FOI PROLONGADA ATÉ CANELA, PASSANDO POR GRAMADO, COM 48 KM. DE EXTENSÃO, E VENCENDO UMA RAMPA DE 798 M. ONDE FICA O PONTO MAIS ELEVADO DE TODA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL.

1963 A ESTRADA DE FERRO TAQUARA - CANELA FOI ERRADICADA NO DIA 11 DE MARÇO DE 1963.

1964 A ESTRADA DE FERRO NOVO HAMBURGO - TAQUARA FOI DESMANTELADA EM 16 DE NOVEMBRO DE 1964.

LINHA NOVO HAMBURGO TAQUARA CANELA:

ESTAÇÕES:	POSIÇÃO KM:	INAUGURAÇÃO:
NOVO HAMBURGO	7,5	01.01.1876
HAMBURGO VELHO (EX-HAMBURGER BERG)	10,2	15.08.1903
CAMPO BOM	17,2	15.08.1903
QUATRO COLONIAS (PARADA)	22,5	
SAPIRANGA	26,8	15.08.1903
AMARAL RIBEIRO	30,7	15.08.1903
ARARICÁ (NOVA PALMEIRA)	35,0	15.08.1903
CAMPO VICENTE	39,0	15.08.1903
PAROBÉ	47,5	15.08.1903
TAQUARA	53,1	15.08.1903
IGREJINHA	62,2	13.10.1922
TRÊS COROAS (MUNDO NOVO)	69,6	13.10.1922
SANDER	71,9	13.10.1922
AGENTE HALLAN (PARADA)	79,2	13.10.1922
MAQUINISTA MAURA	85,3	02.07.1928
VARZEA GRANDE	92,3	13.10.1922
GRAMADO	101,9	13.10.1922
CANELA	109,8	13.10.1922

OBSERVAÇÕES:

ALÉM DESTAS ESTAÇÕES, A LINHA TINHA UMA PARADA EM CANUDOS NO KM. 12,5 E OUTRA PARADA NO KM. 44.

ESTA LINHA TINHA COMO MARCO ZERO A ESTAÇÃO RIO DOS SINOS.

O TRECHO NOVO HAMBURGO-TAQUARA TEVE SEU TRÁFEGO SUSPENSO NO DIA 16 DE NOVEMBRO DE 1964. O TRABALHO PARA RETIRADA DOS 45,6 KM DE TRILHOS, FOI INICIADO EM JANEIRO DE 1966 E TERMINADO EM 31 DE JANEIRO DE 1967.

NO TRECHO TAQUARA-CANELA, O ÚLTIMO TREM CORREU EM 11 DE MARÇO DE 1963. A RETIRADA DOS TRILHOS COMEÇOU EM DEZEMBRO DE 1963 E TERMINOU EM 31 DE DEZEMBRO DE 1965.

LINHA PORTO ALEGRE CAXIAS DO SUL

ESTAÇÕES	POSIÇÃO KM.	INAUGURAÇÃO
PORTO ALEGRE	0,0	14.04.1874
CANOAS	14,2	14.04.1874
ESTEIO	20,2	01.02.1928
SAPUCAIA	26,1	14.04.1874
SÃO LEOPOLDO	33,1	14.04.1874
RIO DOS SINOS (NEUSTADT)	35,3	14.04.1874
ENG. MANOEL BARRETO VIANA (PARADA) (EX. P. EBLING)	41,8	
PORTÃO	48,3	02.07.1909
AZEVEDO (CAPELA)	57,2	02.07.1909
PARECI	67,2	02.07.1909
MONTENEGRO	76,4	02.07.1909
CAFUNDÓ (SANTOS REIS)	87,9	02.07.1909
VITORIA (ESTRIBO)	94,0	02.07.1909
MARATÁ	97,2	02.07.1909
ESPERANÇA	104,7	01.12.1909
LINHA BONITA	116,0	01.12.1909
SÃO SALVADOR	123,6	01.12.1909
BARÃO	127,0	01.12.1909
QUILOMETRO 136 (PARADA)	136,9	
CARLOS BARBOSA (INÍCIO DO SUB RAMAL DE BENTO GONÇALVES)	149,7	27.12.1909
MACHADO (PARADA)	155,7	
BLAUTH (PARADA) ESTRIBO A PARTIR DE 04.10.1950	160,8	10.01.1912
CARUARA (EX-NOVA SARDENHA)	164,5	13.05.1910
FARROUPILHA (NOVA VICENZA)	173,5	13.05.1910
FORQUETA	180,4	31.05.1910

FRIGORÍFICO RIZO (ESTRIBO)	186,7	10.08.1938
CAXIAS DO SUL	193,6	31.05.1910

LINHA RIO DOS SINOS MONTENEGRO

ESTAÇÃO	POSIÇÃO KM.	INAUGURAÇÃO
RIO DOS SINOS (NEUSTADT)	35,3	14.04.1874
ENG. MANOEL BARRETO VIANA (PEDRO EBLING)	41,8	
PORTÃO	48,3	02.07.1909
AZEVEDO	57,2	02.07.1909
PARECI	67,2	02.07.1909
MONTENEGRO	76,4	02.07.1909

A ESTAÇÃO NEUSTADT TROCOU DE NOME PARA RIO DOS SINOS A PEDIDO DA “AUXILIAIRE” EM 15 DE SETEMBRO DE 1919. ERA PONTO DE BIFURCAÇÃO DAS LINHAS DE TAQUARA E MONTENEGRO.

O TRECHO RIO DOS SINOS MONTENEGRO COM 41,1 KM DE EXTENSÃO, TEVE O TRÁFEGO SUSPENSO EM 15 DE NOVEMBRO DE 1964 E FOI TOTALMENTE SUPRIMIDO COM O LEVANTAMENTO DOS TRILHOS NO DIA 30 DE NOVEMBRO DE 1965.

LINHA MONTENEGRO BARRETO

TRECHO DA LINHA ORIGINAL DE PORTO ALEGRE A SANTA MARIA UTILIZADO ATÉ A DÉCADA DE 60, SENDO ERRADICADO QUANDO FOI SUPRIMIDO O TRECHO MONTENEGRO RIO DOS SINOS. PRÓXIMO DESTE TRECHO FOI CONSTRUÍDA A LINHA DO TRONCO SUL (GENERAL LUZ MONTENEGRO ROCA SALES).

O TRECHO MONTENEGRO RIO DOS SINOS FOI UTILIZADO NA LIGAÇÃO PORTO ALEGRE SANTA MARIA ATÉ A CONSTRUÇÃO DA VARIANTE CANOAS BARRETO, INAUGURADO EM 19.04.1938.

ESTAÇÃO	POSIÇÃO KM.	INAUGURAÇÃO
FORTALEZA	12,1	10.05.1910
HORTO FLORESTAL	18,1	1926
GIL	25,9	10.05.1910

ESTRADA DE FERRO CARLOS BARBOSA ALFREDO CHAVES

EM 13 DE MAIO DE 1915, O GOVERNO DO ESTADO, APROVEITANDO OS ESTUDOS QUE HAVIAM SIDO FEITOS PELA “AUXILIAIRE”, RESOLVEU ATACAR AS OBRAS PARA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO CARLOS BARBOSA A ALFREDO CHAVES (VERANÓPOLIS).

EM 02 DE SETEMBRO DE 1918, O DECRETO Nº 2366, CRIOU O SERVIÇO PARA O TRÁFEGO

DESTA ESTRADA, CUJOS ENGENHEIROS CHEFES NOMEADOS PELO PRESIDENTE DO ESTADO, FORAM FREDERICO DAHNE E ILDO MENEGGHETTI.

A INAUGURAÇÃO OFICIAL DA ESTRADA SE DEU EM 07 DE SETEMBRO DE 1918 ATÉ GARIBALDI; E EM 10 DE AGOSTO DE 1919 ATÉ BENTO GONÇALVES. ANTES DA INAUGURAÇÃO, EM 18 DE JULHO, FOI ASSINADO CONVÊNIO DE TRÁFEGO MÚTUO COM A “AUXILIAIRE”.

A ESTRADA INICIOU UTILIZANDO TRÊS LOCOMOTIVAS A SABER: UMA DA FÁBRICA HENSHELL & SOHN DE CASSEL PESANDO 36 T., DUAS DE FABRICAÇÃO BELGA SOCIÉTÉ ' LA MEUSE DE LIEGE DE 21 T.

EM DEZEMBRO, FORAM CEDIDAS PARA A ESTRADA PELO GOVERNO FEDERAL, DUAS LOCOMOTIVAS BALDWIN MOGUL DE 23 T., QUE VIERAM PARA A CONSTRUÇÃO DA LINHA BASÍLIO JAGUARÃO EM 1914.

DE BENTO GONÇALVES ATÉ O RIO DAS ANTAS, A LINHA PROJETADA TEM 41,66 KM. O GOVERNO DO ESTADO CONTRATOU COM A FIRMA OCTACILIO PEREIRA & CIA., O PROLONGAMENTO ATÉ ALFREDO CHAVES, PONTO FINAL DA LINHA, CUJOS SERVIÇOS FORAM PARALISADOS EM 1923.

EM 1934 AS OBRAS TIVERAM PROSSEGUIMENTO MEDIANTE CONTRATO COM A FIRMA HEITOR MAZZINI.

A ESTRADA DE FERRO CARLOS BARBOSA ALFREDO CHAVES NUNCA CHEGOU A SER CONCLUÍDA NO SEU PROJETO ORIGINAL. O TRECHO BENTO GONÇALVES JABOTICABA QUE CHEGOU A SER EXPLORADO COMPLETANDO A LIGAÇÃO DO TRONCO SUL COM CAXIAS DO SUL, TAMBÉM FOI DESATIVADO RECENTEMENTE. RESTOU EM TRÁFEGO, A LINHA CARLOS BARBOSA BENTO GONÇALVES, ATUALMENTE UTILIZADA APENAS PARA FINS TURÍSTICOS.

LINHA CARLOS BARBOSA BENTO GONÇALVES

ESTAÇÕES	POSIÇÃO KM.	INAUGURAÇÃO
CARLOS BARBOSA	0,0	27.12.1909
GARIBALDI (EX-COLONIA CONDE D'EU)	7,0	07.07.1918
TAMANDARÉ	16,3	01.06.1926
BENTO GONÇALVES	21,2	10.08.1919

ESTRADA DE FERRO PORTO ALEGRE URUGUAIANA

AO MESMO TEMPO EM QUE A PROVÍNCIA CONSTRUIA SUA PRIMEIRA ESTRADA DE FERRO, A LEI Nº 2397 DE 10 DE SETEMBRO DE 1873, AUTORIZAVA O GOVERNO IMPERIAL A DESPENDER A IMPORTÂNCIA NECESSÁRIA PARA AS DESPESAS COM OS ESTUDOS E CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE PORTO ALEGRE A URUGUAIANA. EM DEZEMBRO DESTE MESMO ANO, OS ESTUDOS FORAM CONFIADOS A UMA COMISSÃO CONSTITUÍDA PELOS ENGENHEIROS CRISTIANO BENEDITO OTTONI, HERCULANO VELOSO FERREIRA PENA E O BACHAREL CAETANO FURQUIM DE ALMEIDA.

O DECRETO FIXOU PONTOS OBRIGATÓRIOS PARA O TRAÇADO, BEM COMO SEU ENTRONCAMENTO COM A VIA FÉRREA QUE PARTIA DA CIDADE DE RIO GRANDE. O GOVERNO DECIDIU QUE A ESTRADA DEVERIA SER CONSTRUÍDA POR PEQUENAS EMPREITADAS. CRIOU ENTÃO OUTRA COMISSÃO SOB O COMANDO DO ENGº. FIRMO JOSÉ DE MELO, PARA REVER OS ESTUDOS, DIRIGIR E FISCALIZAR OS TRABALHOS. OS TRABALHOS FORAM INICIADOS A 23 DE DEZEMBRO DE 1877 NA MARGEM DIREITA DO RIO TAQUARI, ONDE HOJE SE ENCONTRA A ESTAÇÃO DE GENERAL CÂMARA ÀQUELA ÉPOCA DENOMINADA MARGEM, E MAIS TARDE LIGAÇÃO, AO SER LIGADA A LINHA, AO TRECHO DE BARRETO.

O DECRETO 8798 DE 09 DE DEZEMBRO DE 1882, APROVOU O REGULAMENTO DA CONSTRUÇÃO E TRÁFEGO DESSA LINHA.

OS TRECHOS FORAM INAUGURADOS PELA ORDEM A SEGUIR:

MARGEM A CACHOEIRA	07.03.1883
CACHOEIRA A SANTA MARIA	13.10.1883
SANTA MARIA A CACEQUÍ	23.12.1890
CACEQUÍ A ALEGRETE	22.11.1907
ALEGRETE A URUGUAIANA	24.12.1907
RIO DOS SINOS A MONTENEGRO	02.07.1909
MONTENEGRO A BARRETO	10.05.1910
BARRETO A MARGEM (LIGAÇÃO)	28.01.1911

COMPLETADA A LIGAÇÃO COM A CAPITAL DO ESTADO, A ESTRADA DE FERRO PORTO ALEGRE URUGUAIANA VEIO A SE CONSTITUIR NA ESPINHA DORSAL DE TODA MALHA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL.

LINHA ENTRONCAMENTO SANTANA DO LIVRAMENTO

ESTAÇÃO	POSIÇÃO KM.	INAUGURAÇÃO
ENTRONCAMENTO*	123,2	15.11.1907
SÃO SIMÃO	228,0	15.11.1909
CÔRTE	248,8	15.11.1909
ROSARIO DO SUL	265,8	15.11.1909
GUARÁ	287,9	30.10.1910
SANTA RITA	305,7	15.07.1910
ENG. ALVARO CRESPO	314,5	05.08.1946
CONCORDIA (ESTRIBO)	318,1	01.10.1944
PAMPEIRO (PORTEIRINHA)	329,0	30.07.1910
CERROS VERDES	341,5	01.03.1943
PALOMAS	352,4	03.10.1910
ARMOUR	368,8	20.06.1921
SANTANA DO LIVRAMENTO	373,6	30.10.1910

* ENTRONCAMENTO FICA NA BIFURCAÇÃO DAS LINHAS QUE SE DIRIGEM A URUGUAIANA E SANTANA DO LIVRAMENTO.

LINHA ALEGRETE - QUARAÍ

A CONSTRUÇÃO FOI AUTORIZADA PELO DECRETO 8556 DE 15/02/1911, E EXECUTADA PELA EMPRESA CONSTRUTORA DE RIO GRANDE DO SUL, QUE ENTREGOU O TRECHO ALEGRETE A SEVERINO RIBEIRO. O RESTANTE FOI FEITO PELO CORPO DA BRIGADA MILITAR DO ESTADO, SOB A DIREÇÃO DE ENGENHEIROS DA V.F.R.G.S.

INAUGURAÇÃO DOS TRECHOS:

-ALEGRETE - SEVERINO RIBEIRO	10/08/1924
-SEVERINO RIBEIRO - BALTAZAR BRUM	16/09/1935
-BALTAZARBRUM - JOÃO MARCELINO	01/01/1937
- JOÃO MARCELINO - QUARAÍ	21/11/1939

LINHA DILERMANDO DE AGUIAR JAGUARI SÃO BORJA

ESTAÇÃO	POSIÇÃO KM.	INAUGURAÇÃO
DILERMANDO DE AGUIAR	44,2	23.12.1890
SÃO PEDRO DO SUL	11,2	13.05.1919
ANTONIO LIMA	25,0	
CLARA	35,7	15.05.1919
MATA	48,6	13.05.1919
TAQUARIXIM	64,6	13.05.1919
SÃO XAVIER	72,1	22.10.1948
JAQUARI	81,0	13.05.1919
JAGUARIZINHO	90,0	11.06.1935
ENG. OTAVIO ROCHA	94,1	11.06.1935
CURUÇÚ	107,1	11.06.1935
INSPETOR LOBO D'AVILA	126,5	11.06.1935
SANTIAGO	141,9	11.06.1935
VINTE PINHEIROS	158,5	1936
MANOEL DE FREITAS	170,9	1936
UNISTALDA	186,0	1936
FISCAL JUVENCIO MACHADO	200,0	1936
CÂNDIDA VARGAS	209,5	1936
VICENTE GOULART	227,2	1936
CONDE DE PORTO ALEGRE	238,5	1936
POVINHO DOS CASTILHOS	245,0	1936
BENTO SILVA	261,0	1936

NHU PORÃ	272,8	1936
CAPITÃO PAULO HORTA	284,5	1936
SÃO BORJA	301,8	10.02.1913

A LINHA DILERMANDO DE AGUIAR JAGUARI, FOI CONCLUÍDA E INAUGURADA EM 13 DE MAIO DE 1919, PARA HONRAR CLÁUSULA CONTIDA NO CONTRATO DE ARRENDAMENTO ASSINADO PELA COMPANHIA AUXILIARE.

O PROLONGAMENTO DESTA LINHA ATÉ SÃO BORJA FOI FEITO JÁ NA ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL DA VFRGS.

LINHA SANTIAGO CERRO LARGO

ESTAÇÕES	POSIÇÃO KM.	INAUGURAÇÃO
CAROVÍ	18,9	01.06.1943
TUPANTUBA	38,4	01.06.1943
CHARRUAS	47,5	01.06.1943
BOCOROCA	67,2	01.06.1943
RIO PIRATINI	86,8	01.06.1943
XIMBORÚ	98,0	01.06.1943
SÃO LUIZ GONZAGA	115,8	01.06.1943
SERRINHA	134,9	10.01.1957
ROLADOR	144,9	10.01.1957
CÊRRO LARGO	162,6	10.01.1957

O TRÁFEGO NO RAMAL SÃO LUIZ GONZAGA CÊRRO LARGO FOI INICIADO EM 14.01.1958, APESAR DA INAUGURAÇÃO TER SIDO FEITA EM 10.01.1957.

LINHA SANTA MARIA PORTO ALEGRE

ESTAÇÕES	POSIÇÃO KM.	INAUGURAÇÃO
SANTA MARIA (PONTO DE BIFURCAÇÃO PARA O NORTE)	0,0	13.10.1885
OTAVIO LIMA (EX-ALEMOA) OFICINA DE CARROS	3,7	13.10.1885
CAMOBI	11,8	13.10.1885
JOÃO ALBERTI	21,5	02.07.1928
ARROIO DO SÓ	29,6	13.10.1885
BORGES	36,6	02.07.1928
RESTINGA SÊCA	53,3	13.10.1885
ESTIVA	68,2	13.10.1885
JACUÍ (EX-DEPÓSITO DE LOCOMOTIVAS E TELEGRAFO)	81,8	13.10.1885
PERTILE	89,3	03.07.1925
FERREIRA	102,3	13.10.1885
AIMORÉ DRUMOND (EX-KM 109) PARADA	109,0	22.08.1948

CACHOEIRA DO SUL (EX-PASSO DO FANDANGO)	116,3	07.03.1883
ILDEFONSO FONTOURA	132,3	02.07.1928
BEXIGA	139,9	07.03.1883
LIMA BRANDÃO	152,8	02.07.1928
PEDERNEIRAS	163,1	07.03.1883
IPÊ (PARADA) ESTAÇÃO A PARTIR DE 01.11.1944	170,7	17.01.1929
RIO PARDO	182,4	07.03.1883
RAMIZ GALVÃO (EX-COUTO) INICIO DO RAMAL DE SANTA CRUZ DO SUL	185,9	07.03.1883
JOÃO MAURA	194,3	10.01.1962
MAX BRUHNS	203,8	10.01.1962
PROFESSOR PARREIRA	212,9	07.05.1962
PEDRO MELO	223,9	10.01.1962
ANÍBAL PFEIFER	234,1	10.01.1962
LUIZ MARIANO	245,5	10.01.1962
ARGEMIRO DORNELES	253,5	10.01.1962
GENERAL CÂMARA (EX-MARGEM DO TAQUARÍ LIGAÇÃO) 262,0		20.01.1911
EM AGOSTO 1932 VOLTOU A SER MARGEM DO TAQUARI E EM 11.01.1940 MUDOU PARA GENERAL CÂMARA.		
BARRETO	272,2	10.05.1910
GENERAL NETO	283,3	14.03.1938
FANFA (EX-PORTO BATISTA)	294,8	14.03.1938
GENERAL LUZ (EX-CAÍ)	309,0	14.03.1938
VASCONCELOS JARDIM (1ª ESTAÇÃO NA VARIANTE DE BARRETO-DIRETOR PESTANA)	319,3	14.03.1938
BASE AÉREA (PARADA)	330,5	15.04.1946
STANDARD	334,8	27.07.1912
DIRETOR AUGUSTO PESTANA (EX-GRAVATAÍ)	338,0	14.04.1874
NAVEGANTES (PARADA,ELEVADA A ESTAÇÃO EM 1937)	340,0	14.04.1874
PORTO ALEGRE	343,3	14.04.1874
ILDEFONSO PINTO (FOI AO MESMO TEMPO SECRETÁRIO DAS OBR. PUBL. E DIRETOR DA VFRGS).	344,5	12.11.1928

RAMAL DE SANTA CRUZ DO SUL

QUANDO A PRIMEIRA ESTRADA DE FERRO NO RIO GRANDE DO SUL FOI INAUGURADA EM 1874, A COLONIA DE SANTA CRUZ NÃO PASSAVA DE UM PEQUENO NÚCLEO DE ALEMÃES, FORMADO POR FAMÍLIAS QUE CHEGARAM AO RIO GRANDE DO SUL, NO RASTRO DOS PIONEIROS QUE SE FIXARAM ÀS MARGENS DO RIO DOS SINOS.

SEGUINDO O EXEMPLO DESTES PIONEIROS, ESTA COMUNIDADE ASPIRAVA TAMBÉM USUFRUIR OS BENEFÍCIOS DE UM TRANSPORTE MODERNO.

PARA ATENDER ESTE ANSEIO, O PRESIDENTE DA PROVÍNCIA ASSINOU A LEI 773 04 DE MAIO DE 1871 QUE PERMITIA CONTRATAR O CIDADÃO FELICIANO JOAQUIM BORMANN, PARA CONSTRUIR UMA VIA DE “COMUNICAÇÃO POR MEIO DE LOCOMOTIVA A VAPOR” ENTRE A CIDADE DE RIO PARDO E A ENTÃO COLONIA DE SANTA CRUZ, HOJE A BEM DESENVOLVIDA CIDADE DE SANTA CRUZ DO SUL.

EM 1873, OUTRO CONTRATO FOI ASSINADO COM O MESMO CIDADÃO PARA IMPLANTAÇÃO DE UM RAMAL FÉRREO, DE UM PORTO NO RIO JACUÍ, ATÉ A COLONIA DE SANTA CRUZ. ESSE CONTRATO, TRANSFERIDO A FREDERICO GUILHERME BARTHOLAMEY, MESMO PRORROGADO EM 1888 (LEI 1681) NÃO PROSPEROU, E OBRIGOU O GOVERNO A ABRIR NOVA CONCORRÊNCIA, TENDO SE APRESENTADO O ENG. DARIO PEDERNEIRAS E A FIRMA JOÃO CORRÊA E IRMÃOS. GANHOU O PRIMEIRO QUE ASSINOU CONTRATO EM 16 DE AGOSTO DE 1899. EM SETEMBRO DESSE MESMO ANO OS ESTUDOS FORAM APROVADOS. O PONTO DE PARTIDA SERIA O PORTO DAS MESAS NA MARGEM ESQUERDA DO RIO JACUÍ, NO KM. 71 DA ESTRADA DE FERRO PORTO ALEGRE URUGUAIANA.

O PRESIDENTE BORGES DE MEDEIROS ASSINOU O ATO Nº 40 DE 19 DE DEZEMBRO DE 1904, APROVANDO AS PLANTAS DA FAIXA DO TERRENO A SER DESAPROPRIADA, POR UTILIDADE PÚBLICA, PERTENCENTE A 40 PROPRIETÁRIOS; ISTO EM RAZÃO DO CONTRATO FIRMADO PELO ESTADO E PELA INTENDÊNCIA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ COM A “COMPAGNIE AUXILIAIRE” PARA A CONSTRUÇÃO DA VIA PERMANENTE ENTRE A VILA DE SANTA CRUZ E A ESTAÇÃO DE COUTO NA E. F. PORTO ALEGRE URUGUAIANA. O GOVERNO FEDERAL ENTÃO APROVOU UM ACORDO, PELO QUAL O RAMAL DE SANTA CRUZ SERIA ENCAMPADO PELO ESTADO E TRANSFERIDO À POSSE DA UNIÃO, PARA SUA INCORPORAÇÃO, CONFORME DECRETO FEDERAL Nº 5.549 DE 06 DE JULHO DE 1905. O RAMAL DE COUTO A SANTA CRUZ FINALMENTE APÓS 34 ANOS DA DATA DE SEU PLANEJAMENTO FOI INAUGURADO COM A PRESENÇA DO PRESIDENTE BORGES DE MEDEIROS NO DIA 15 DE NOVEMBRO DE 1905, COM UMA EXTENSÃO DE 31,09 KM. EM 05 DE JANEIRO DE 1939 A ESTAÇÃO DE COUTO PASSOU A SE CHAMAR RAMIZ GALVÃO. CONDENADO COMO ANTI-ECONÔMICO, O RAMAL RAMIZ GALVÃO SANTA CRUZ DO SUL TEVE SEU TRÁFEGO SUSPENSO NO DIA 01 DE DEZEMBRO DE 1965.

OS TRABALHOS DE ERRADICAÇÃO FORAM INICIADOS EM 24 DE MARÇO DE 1966, E FORAM CONCLUÍDOS EM 25 DE MAIO DE 1968.

ESTAÇÕES	POSIÇÃO KM.	INAUGURAÇÃO
RAMIZ GALVÃO (COUTO)	0,0	07.03.1883
RINCÃO DEL REI	8,3	04.01.1923
GUILHERME HILDEBRAND (PARADA)	17,0	
SANTA CRUZ DO SUL	31,1	15.11.1905

ESTRADA DE FERRO RIO GRANDE AO CANDIOTA
(OU RIO GRANDE BAGÉ)

NO MESMO ANO EM QUE O GOVERNO DA PROVÍNCIA TOMA AS PRIMEIRAS MEDIDAS PRÁTICAS PARA CONSTRUÇÃO DE SUA PRIMEIRA ESTRADA DE FERRO, O GOVERNO DO IMPÉRIO PUBLICA O DECRETO Nº 3924 EM 03 DE AGOSTO DE 1867, QUE “APROVA AS CONDIÇÕES PARA A CONSTRUÇÃO DE UMA ESTRADA DE FERRO OU DE UM TRAM ROAD PARTINDO DA CIDADE DE RIO GRANDE ATÉ OS TERRENOS CARBONÍFEROS DE CANDIOTA NA PROVÍNCIA DE SÃO PEDRO”.

O DECRETO 5565, DE 14 DE MARÇO DE 1874, AUTORIZA A CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DESTA ESTRADA.

O DECRETO 7056 DE 26 DE OUTUBRO DE 1878, CONCEDE DURANTE 30 ANOS A GARANTIA DE JUROS DE 7% SOBRE O CAPITAL DE: 12.137:730\$200, ELEVADO EM 1880 PARA 13.521:453\$322.

OS ESTUDOS PARA A CONSTRUÇÃO ESTIVERAM A CARGO DE HIGINO CORREA DURÃO, ENQUANTO A CONCESSÃO FOI DADA A MIGUEL GONÇALVES DA CUNHA E JAMES TAYLOR, QUE ORGANIZARAM EM PARIS A COMPAGNIE IMPERIALE DU CHEMIN DU FER DU RIO GRANDE DO SUL, A QUAL É TRANSFERIDA A CONCESSÃO, PELO DECRETO 8346 DE 24 DE DEZEMBRO DE 1881, PARA A CONSTRUÇÃO USO E GOZO DE UMA ESTRADA DE FERRO QUE PARTINDO DE BAGÉ TERMINE NA ESTAÇÃO DE CACEQUÍ DA ESTRADA DE FERRO PORTO ALEGRE A URUGUAIANA, COM GARANTIA DE JUROS DE 6% AO ANO SOBRE O CAPITAL.

O DECRETO 8887 DE 17 DE FEVEREIRO DE 1883, AUTORIZOU A FUSÃO DA COMPAGNIE IMPERIALE COM A SOUTHERN BRAZILIAN RIO GRANDE DO SUL RAILWAY CO. LTD.

1884 O DECRETO 9327 DE 25 DE NOVEMBRO DE 1884, APROVA PROVISÓRIAMENTE, AS INSTRUÇÕES REGULAMENTARES E TARIFAS PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS PELA ESTRADA DE FERRO RIO GRANDE BAGÉ.

DA FUSÃO E DO CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES ASSUMIDAS, RESULTOU QUE, NO DIA 02 DE DEZEMBRO DE 1884, FOI ENTREGUE AO TRÁFEGO, TODA EXTENSÃO DE 282,292 KM. COMPREENDIDO ENTRE BAGÉ E A ESTAÇÃO MARÍTIMA, PASSANDO POR RIO GRANDE.

1885 O PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO RIO GRANDE BAGÉ ATÉ O LITORAL FOI AUTORIZADO PELO DECRETO Nº 9357, DE 10 DE JANEIRO DE 1885, SEM ÔNUS PARA O ESTADO.

O TRECHO BAGÉ CACEQUÍ CUJOS ESTUDOS FORAM FEITOS POR CARLOS ALBERTO MORSING E POSTERIORMENTE MODIFICADOS, FOI CONSTRUÍDO POR CONCORRÊNCIA TENDO SIDO ESCOLHIDA A COMPAGNIE IMPERIALE, QUE, DEVIDO A FUSÃO COM A SOUTHERN, DIVIDIU A OBRA EM DOIS TRECHOS. ENTRE CACEQUÍ E SÃO GABRIEL, FICOU A CARGO DA “AUXILIAIRE”, E ENTRE BAGÉ E SÃO SEBASTIÃO FICOU A CARGO DA “SOUTHERN”. AS OBRAS FORAM CONCLUÍDAS RESPECTIVAMENTE NOS DIAS 24 DE AGOSTO E 03 DE DEZEMBRO DE 1896.

1900 O TRECHO RESTANTE ENTRE SÃO SEBASTIÃO E SÃO MIGUEL, MEDINDO 92 KM., ESTE TAMBÉM CONSTRUÍDO PELA “AUXILIAIRE” FICOU PRONTO EM 08 DE OUTUBRO DE 1900.

ESTAÇÕES	POSIÇÃO KM.
MARITIMA	0,0
RIO GRANDE (CENTRAL)	2,8
JUNÇÃO	7,3
QUINTA	19,9
POVO NOVO	35,8
PELOTAS	55,3
THEODOSIO	67,8
CAPÃO DO LEÃO	70,0
PASSO DAS PEDRAS	89,8
CERRITO	103,1
PIRATINI	104,4
BASILIO	126,8
CERRO CHATO	156,3
NASCENTE	182,2
PEDRAS ALTAS	196,7
CANDIOTA	225,3
SANTA ROSA	243,2
RIO GRANDE	258,8
BAGÉ	283,0

ANEXO: LINHA RIO GRANDE VILA SIQUEIRA

CONSTRUÍDA PELA “COMPANHIA BONDE SUBURBANO DA MANGUEIRA”, DE ACORDO COM O CONTRATO ASSINADO EM 1988, SENDO INAUGURADA EM JANEIRO DE 1889.

ANEXO: LINHA PELOTAS - CANGUCÚ

CONSTRUÍDA PELO 1º BATALHÃO FERROVIÁRIO E INAUGURADA EM 01/10/1952.

LINHA SÃO SEBASTIÃO A LIVRAMENTO

A CONSTRUÇÃO DESTA LINHA FOI AUTORIZADA PELO DECRETO Nº 8556 DE 15 DE FEVEREIRO DE 1911. O TRECHO SÃO SEBASTIÃO A DOM PEDRITO, FOI EXECUTADO PELA EMPRESA CONSTRUTORA DO RIO GRANDE DO SUL, QUE O ENTREGOU A 24 DE FEVEREIRO DE 1923. JÁ O TRECHO DOM PEDRITO A LIVRAMENTO, FOI CONSTRUÍDO

PELO 1º BATALHÃO FERROVIÁRIO, E ENTREGUE AO TRÁFEGO EM 25 DE JANEIRO DE 1943.

ESTAÇÕES	POS. KM.:	ALT.:	INAUGURAÇÃO
SÃO SEBASTIÃO	796,55	381,00	03.12.1896
QUADROS (PE)	805,39	236,32	09.04.1938
VAUTHIER	817,79	236,32	24.02.1924
PASSO DO ROCHA (PE)	826,21	277,00	05.09.1928
LEÕES	831,53	251,40	24.02.1924
PEDRITENSE (CHARQUEADA) (PE)	849,23	156,00	24.02.1924
DOM PEDRITO	852,83	137,87	17.02.1923
ENCRUZILHADA	865,61	148,00	06.1943
UPACARÁ	862,91	131,00	06.1943
VACAIQUÁ	853,24	139,00	06.1943
ENG. ATALIBA MADUREIRA	832,03	143,00	06.1943
FLORENTINA	810,49	142,00	06.1943
CAROLINA	791,28	157,00	06.1943
ARMOUR (FRIGORÍFICO)*	789,06	177,00	20.06.1921

* NESTA ESTAÇÃO A LINHA SE ENTROCA COM O RAMAL DE LIVRAMENTO.

ESTA LINHA ESTEVE PARALIZADA A PARTIR DE 1961, EM CONSEQUÊNCIA DE FORTES CHUVAS CAÍDAS NA REGIÃO. SUA RECUPERAÇÃO FOI RECOMENDADA PELO CONSELHO FERROVIÁRIO NACIONAL, DE ACORDO COM A RESOLUÇÃO Nº 14/67 CFN, DE 13 DE JANEIRO DE 1967, A QUAL SUBMETIDA AO CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES, MERECEU APROVAÇÃO, SENDO POSTERIORMENTE HOMOLOGADA PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES EM 21 DE JUNHO DE 1967. PARA AS OBRAS DE RECUPERAÇÃO DESTA LINHA, A RFFSA RECEBEU UM CRÉDITO ESPECIAL DE NCR\$ 500.000,00 CONFORME CONTRATO ASSINADO E APROVADO PELA RESOLUÇÃO Nº 33/68 DE 14 DE MARÇO DE 1968, DO CONSELHO FERROVIÁRIO NACIONAL.

EM 1986, FOI INTERROMPIDO O TRÁFEGO DESTA LINHA NO TRECHO ENTRE DOM PEDRITO E ARMOUR, COM EXTENSÃO DE 97,73 KM.

LINHA BASILIO JAGUARÃO

A CONSTRUÇÃO DESTA LINHA FOI AUTORIZADA PELO DECRETO Nº 8556 DE 15 DE FEVEREIRO DE 1911.

O PRIMEIRO TRECHO ESTEVE A CARGO DA EMPRESA CONSTRUTORA RIO GRANDE DO SUL, E O SEGUNDO PELO 1º BATALHÃO FERROVIÁRIO DO EXÉRCITO.

ALÉM DE SUA IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA, ESTA LINHA FAZ CONTACTO COM A REDE FERROVIÁRIA URUGUAIA ATRAVÉS DA PONTE INTERNACIONAL RODOFERROVIÁRIA, QUE LIGA AS DUAS CIDADES DE JAGUARÃO NO BRASIL E RIO BRANCO NO URUGUAI.

ESTAÇÕES	POS. KM.:	ALT.:	INAUGURAÇÃO
BASILIO	156,10	50,35	02.12.1884
CARVALHO DE FREITAS	18,5	73,3	01.04.1933
AIROSA GALVÃO	33,9	200,1	23.05.1932
VISCONDE DE MAUÁ	51,1	80,4	23.05.1932
HERCULANO DE FREITAS (FIGUEIRINHA)	68,3		23.05.1932
JOAQUIM CAETANO	85,9		23.05.1932
PRESIDENTE BARBOSA	100,7		
SOUZA E SILVA	108,5		23.05.1932
JAGUARÃO	111,9	11,0	23.05.1932
POLINICIO (PARADA)*	113,8	11,0	29.01.1946

* ESTA PARADA FICAVA LOCALIZADA JUNTO A PONTE INTERNACIONAL.

ESTRADA DE FERRO QUARAHIM ITAQUÍ SÃO BORJA

1877 O DECRETO Nº 6771 DE 15 DE DEZEMBRO DE 1877, AUTORIZA EXPLORAÇÕES E ESTUDOS PARA UMA ESTRADA DE FERRO DA MARGEM DIREITA DO RIO QUARAHIM ATÉ A VILA DE ITAQUÍ NA PROVÍNCIA DE SÃO PEDRO DO RIO GRANDE DO SUL.

1880 O DECRETO 7722, DE 15 DE MAIO DE 1880, PRORROGA POR DEZOITO MESES O PRAZO CONCEDIDO.

1881 JOSÉ CANDIDO GOMES OBTEM PRIVILÉGIO PARA CONSTRUÇÃO, USO E GOZO DE UMA ESTRADA DE FERRO NA PROVÍNCIA DO RIO GRANDE DO SUL, ENTRE A MARGEM DIREITA DO RIO QUARAHIM E A VILA DE ITAQUÍ, COM GARANTIA DE JUROS DE SEIS PORCENTO SOBRE O CAPITAL, ATÉ O MÁXIMO DE 6.000:000\$000.

1883 O DECRETO 8939 DE 05 DE MAIO DE 1883, AUTORIZA A COMPANHIA BRAZIL GREAT SOUTHERN RAILWAY A FUNCIONAR NO IMPÉRIO.

O DECRETO 8942 DA MESMA DATA, APROVA OS ESTUDOS DEFINITIVOS E ORÇAMENTO DA ESTRADA DE FERRO QUARAHIM ITAQUÍ.

1886 O DECRETO 9582, DE 17 DE ABRIL DE 1886, PRORROGA O PRAZO PARA CONCLUSÃO DAS OBRAS DESTA ESTRADA.

1887 A BRAZIL GREAT SOUTHERN CONSEGUE MAIS SEIS MESES DE PRORROGAÇÃO PARA CONCLUSÃO DAS OBRAS DESTA ESTRADA. O TRECHO DE QUARAHIM A URUGUAIANA, FOI INAUGURADO EM 20 DE AGOSTO DE 1887.

ESTAÇÕES	POSIÇÃO KM.
BARRA DO QUARAÍ	74,2
BELEZA (PARADA)	61,4
GUTERRES	53,3
FRANCISCO BORGES (PARADA) EX-UMBÚ	35,3
ITAPITOCAÍ	14,9
URUGUAIANA	0,0

1961 O TRÁFEGO DESTE TRECHO FOI SUSPENSO EM 01.12.1961, E A ESTAÇÃO TRANSFORMADA EM RODOVIÁRIA.

O TRECHO ENTRE URUGUAIANA ITAQUÍ DA BRAZIL GREAT SOUTHERN COMPANY, FOI INAUGURADO NO FINAL DE 1888, COM AS SEGUINTE ESTAÇÕES:

ESTAÇÕES	POSIÇÃO KM.	INAUGURAÇÃO
IMBAHA	91,7	02.07.1888
TOURO PASSO	99,9	02.07.1888
BRAZ (ATUAL ADOLFO STERN)	120,1	02.07.1888
LAS ROSAS (AT. J. ARREGUI)	132,7	02.07.1888
IBICUHY	142,7	02.07.1888
ITAQUY	175,4	30.12.1888

A ESTAÇÃO DA BRAZIL GREAT SOUTHERN, FOI INAUGURADA EM 20 DE AGOSTO DE 1887 EM URUGUAIANA, ENQUANTO A ESTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO PORTO ALEGRE A URUGUAIANA SÓ FOI INAUGURADA NESTA CIDADE, EM 21 DE DEZEMBRO DE 1907. SENDO MAIS TARDE INSTALADAS EM UM ÚNICO EDIFÍCIO.

A HISTÓRIA DA “BRAZIL GREAT SOUTHERN”, CUJAS LINHAS DE BARRA DO QUARAÍ A ITAQUÍ, E A ITAQUÍ A SÃO BORJA FORAM CONSTRUÍDAS PARA FINS ESTRATÉGICOS, FOI UMA ESTRADA DE EXISTÊNCIA TUMULTUADA NOS SEUS 291,754 KMS. DE EXTENSÃO, TENDO SEU TRÁFEGO PARALIZADO EM 1924. NOVE ANOS DEPOIS, O GOVERNO DA REPÚBLICA DECIDE ENCAMPÁ-LA E INCORPORÁ-LA À VIAÇÃO FÉRREA EM 01 DE AGOSTO DE 1933.

O DECRETO FEDERAL Nº 58992 DE 04 DE AGOSTO DE 1966 ASSINA A SENTENÇA DE MORTE DESTA ESTRADA, CUJA ERRADICAÇÃO FOI CONCLUÍDA NO ANO DE 1972, JUNTO A OUTROS TRECHOS CONDENADOS.

SANTA MARIA A MARCELINO RAMOS

A ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO RIO GRANDE, TEVE SEUS PONTOS EXTREMOS AO NORTE NA CIDADE DE ITARARÉ, NA DIVISA DE SÃO PAULO COM O PARANÁ E AO SUL EM MARCELINO RAMOS DIVISA DE SANTA CATARINA COM O RIO GRANDE DO SUL, E TINHA COMO OBJETIVO COMPLETAR A LIGAÇÃO DO RIO DE JANEIRO COM O SUL DO PAÍS CONFORME CONTEMPLAVA O DECRETO ASSINADO PELO REGENTE FEIJÓ EM NOME DO IMPERADOR D. PEDRO II, EM 1835.

POUCOS ANTES DA PROCLAMAÇÃO DA REPÚBLICA, O ENGENHEIRO JOÃO TEIXEIRA SOARES OBTVEVE A CONCESSÃO PARA CONSTRUÇÃO USO E GOZO DESTA ESTRADA. O TRECHO SANTA MARIA CRUZ ALTA FOI CONFIADO À “SUD QUEST BRESILIEN” E O TRECHO CRUZ ALTA ITARARÉ À “COMPANHIA UNIÃO INDUSTRIAL DOS ESTADOS DO BRASIL”.

OS TRABALHOS FORAM INICIADOS EM 04 DE JANEIRO DE 1893. O TRECHO SANTA MARIA

CRUZ ALTA FOI ABERTO AO TRÁFEGO EM 20 DE NOVEMBRO DE 1894. FOI O SÉTIMO POR ORDEM CRONOLÓGICA, INAUGURADO NO RIO GRANDE DO SUL.

A CONSTRUÇÃO DO TRECHO CRUZ ALTA ALTO URUGUAI (MARCELINO RAMOS) ACABOU TAMBÉM SENDO ENTREGUE À “SUD QUEST BRESILIENS”, JUNTO COM O RAMAL DE IJUÍ. AS INAUGURAÇÕES FORAM NAS DATAS INDICADAS:

ESTAÇÕES	INAUGURAÇÃO
CRUZ ALTA PINHEIRO MARCADO	31 DE MAIO DE 1897
PINHEIRO MARCADO CARAZINHO	15
DENOVEMBRODE1897	
CARAZINHO PASSO FUNDO	31 DE JANEIRO DE 1898

QUANDO ESTA ESTRADA FICOU PRONTA, IMEDIATAMENTE O GOVERNO FEDERAL RESOLVEU EMCAMPÁ-LA, APÓS ACORDO ASSINADO EM BRUXELAS, EM 1902. O GOVERNO ENTÃO NOMEOU O ENGENHEIRO JORGE BENEDITO OTTONI DIRETOR DA ESTRADA ATÉ QUE A MESMA FOI ARRENDADA EM 1905.

A COMPANHIA “AUXILIAIRE”, FICOU RESPONSÁVEL PELA CONTINUAÇÃO DA OBRA, CONFORME CLÁUSULA CONTRATUAL DO ARRENDAMENTO, E CONCLUIU OS TRABALHOS NAS DATAS INDICADAS ABAIXO:

PASSO FUNDO CAPO ERÊ	03 DE MAIO DE 1910
CAPO ERÊ BALIZA	30 DE AGOSTO DE 1910
BALIZA ALTO URUGUAI (MARCELINO RAMOS)	25 DE OUTUBRO DE 1910

ESTAÇÕES	POSIÇÃO KM.	INAUGURAÇÃO
SANTA MARIA	0,00	13.10.1882
MAQUINISTA SECUNDINO (HIDRÁULICA)	4,00	14.02.1938
FERNANDO PEREIRA (PEDREIRA)	8,10	21.05.1908
VILA ETELVINA	13,60	15.10.1910
PINHAL	16,60	20.11.1894
PHILIPPSON	22,40	26.10.1907
VAL DA SERRA	32,40	20.11.1894
TAQUAREMBÓ	42,30	20.11.1894
GUAÇUPÍ	53,30	10.11.1937
JULIO DE CASTILHOS (VILA RICA)	63,50	20.11.1894
SÃO JOÃO (PARADA)	69,20	23.04.1923
ABACATÚ (CHARQUEADA SÃO LUIZ)	75,50	10.11.1930
TUPANCIRETÃ	87,70	20.11.1894
SÃO SOLANO (IVAÍ)	97,70	10.11.1930
BATU	106,80	10.11.1930
ESPINILHO	114,00	20.11.1894
CURUPU	126,00	10.11.1930
BENJAMIN NOT	133,90	10.11.1930

JOSÉ VARGAS	138,50	12.03.1924
CRUZ ALTA	142,50	20.11.1894
EURICO MARTELLET	153,10	01.01.1932
LAGOÃO	164,00	31.05.1897
BELISÁRIO	173,90	31.05.1897
SÃO MANOEL	180,40	23.09.1933
PORONGOS	189,60	31.05.1897
FIGUEIRAS (PARADA)	198,40	25.08.1931
SANTA BARBARA DO SUL	207,20	31.05.1897
ENG. ALVARO NUNES PEREIRA	216,40	29.09.1936
DOIS IRMÃOS (DESVIO DE CRUZAMENTO)	224,30	06.04.1908
MAQUINISTA SEVERO (PINHEIRINHO)	232,90	31.05.1897
PINHEIRO MARCADO	242,70	31.05.1897
CRUZINHA (EX. KM. 274 PARADA)	255,30	31.05.1897
SÃO BENTO	267,10	15.11.1897
CARAZINHO	281,90	15.11.1897
LASSANCE CUNHA	296,90	31.01.1898
PULADOR	310,90	31.01.1898
SÃO MIGUEL	320,00	26.01.1927
PASSO FUNDO	336,60	31.01.1898
ARROIO MIRANDA (PARADA)	343,90	23.09.1933
MAQUINISTA MAINO	354,00	19.01.1926
COXILHA	362,70	03.05.1910
MENEGUETTI	366,80	23.09.1923
ENG. LUIS ENGLERT (DESVIO ARAUJO)	376,50	21.07.1934
SERTÃO	383,00	03.05.1910
GETÚLIO VARGAS (EX ERECHIM)	393,00	03.05.1910
EREBANGO	402,90	03.05.1910
CAPO-ERÊ	420,40	03.05.1910
GAUER	433,10	07.07.1928
ERECHIM (PAIOL GRANDE)	442,40	30.08.1910
BECKER (EX DESVIO BECKER) ESTRIBO	461,00	12.1940
BALIZA	461,70	30.08.1910
GAURAMA (BARRO)	483,30	30.08.1910
VIADUTOS	486,10	25.10.1910
CANAVIAL	499,90	25.10.1910
MARCELINO RAMOS (EX-BARRA E ALTO URUGUAI)	513,40	25.10.1910

MARCELINO DA SILVA RAMOS NASCEU EM 02 DE AGOSTO DE 1844 NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, E FALECEU EM 25 DE DEZEMBRO DE 1910. ENGENHEIRO, ESTUDOU NA UNIVERSIDADE DE HANNOVER NA ALEMANHA. DE VOLTA AO BRASIL, TRABALHOU

NAS SEGUINTESTRADAS DE FERRO :

E. F. D. PEDRO II

E. F. BAHIA AO SÃO FRANCISCO

E. F. MAUÁ

E. F. PRÍNCIPE DO GRÃO PARÁ

E.F. DO CORCOVADO

E. F. LEOPOLDINA

E. F. SÃO PAULO RIO GRANDE

E. F. SOROCABANA

E. F. D. THEREZA CHRISTINA E EM LINHAS PROVINCIAIS DE MENOR IMPORTÂNCIA.

TAMBÉM FOI O AUTOR DO TRAÇADO DA LINHA SANTA MARIA AO RIO URUGUAI, DAÍ A RAZÃO DA ESTAÇÃO ALTO URUGUAI TER TROCADO DE NOME PARA MARCELINO RAMOS, HOMENAGEM MAIS QUE JUSTA.

ANEXO:JEWISH COLONIZATION ASSOCIATION

A JEWISH COLONIZATION ASSOCIATION QUE TINHA SUA SEDE EM LONDRES, FOI FUNDADA EM 1891 PELO BANQUEIRO E FILANTROPO ALEMÃO MAURICE HIRSCH, COM O CAPITAL DE 2.000.000, AUMENTADO EM SEGUIDA PARA 9.000.000, E APÓS A MORTE DE SUA ESPOSA EM 1899, AMPLIADO PARA 11.000.000. O EMPREENDIMENTO TINHA POR OBJETIVO ADQUIRIR TERRAS PARA O ASSENTAMENTO DE FAMÍLIAS DE JUDEUS REFUGIADAS, PROCEDENTES DE VÁRIOS PAÍSES, PRINCIPALMENTE DO LESTE EUROPEU. A PRIMEIRA TENTATIVA FRACASSOU, NA COLÔNIA DE PHILLIPSON, FUNDADA EM 1903. NOVA TENTATIVA FOI FEITA COM A COMPRA DA FAZENDA QUATRO IRMÃOS, NO MUNICÍPIO DE PASSO FUNDO, NAS PROXIMIDADES DA LINHA FÉRREA. A ÁREA TOTAL DESTA FAZENDA ERA DE 93.985 HÁ COBERTOS DE PINHEIRAIS.

EM 1912, A “JCA” OBTVEVE PERMISSÃO PARA CONSTRUIR UM RAMAL FÉRREO QUE SE ENTRONCAVA NA ESTAÇÃO DE EREBANGO, NA LINHA PASSO FUNDO MARCELINO RAMOS, DA VFRGS, E TINHA UMA EXTENSÃO DE 19 KM. FOI CONSTRUÍDA PELA EMPRESA BRASIL RAILWAY, FICOU PRONTA EM 1915, MAS SÓ FOI LIBERADA AO TRÁFEGO EM 1917. A PRINCIPAL ATIVIDADE DESTA RAMAL ERA O TRANSPORTE DE MADEIRA. TEVE SEU AUGE NOS ANOS 1942-1943, DECLINANDO O MOVIMENTO A PARTIR DESTA DATA, COMO RESULTADO DO ESGOTAMENTO DA FLORESTA.

O RAMAL FÉRREO CASSOU SUAS ATIVIDADES EM 1958. A VFRGS NÃO MOSTROU O MENOR INTERESSE EM ASSUMIR ESTA LINHA, COM QUEM MANTINHA TRÁFEGO MÚTUO E PRESTAVA ASSISTÊNCIA TÉCNICA AO MATERIAL RODANTE E DE TRAÇÃO.

COMO CONSEQÜÊNCIA, A LINHA FOI DESMANTELADA E DIVIDIDA EM LOTES, VENDIDOS A DIVERSAS FIRMAS INTERESSADAS.

LINHA CRUZ ALTA SANTA ROSA

ESTAÇÕES	POSIÇÃO KM.	INAUGURAÇÃO
AJUDANTE FOGUISTA MEDEIROS	15,8	
LICINIO RAMOS	21,0	
FAXINAL	30,4	23.03.1911
MAQUINISTA SCALABRINI	35,4	
ALTO DA UNIÃO	41,3	29.12.1930

IJUÍ	53,7	23.03.1911
ITAI	64,8	
CATUIPE	77,2	
MAQUINISTA ISSAC	94,4	
SANTO ÂNGELO	109,7	16.10.1921
COMANDAÍ	128,4	12.05.1940
MATO GRANDE	142,4	13.05.1937
GIRUÁ	155,0	12.05.1940
CANDIDO FREIRE	167,9	12.05.1940
ESQUINA	178,2	12.05.1940
SANTA ROSA	183,3	12.05.1940

ESTRADA DE FERRO DO RIACHO

A ESTRADA DE FERRO MUNICIPAL PORTO ALEGRE A TRISTEZA, TAMBÉM CONHECIDA COMO ESTRADA DE FERRO DO RIACHO, FOI CONSTRUÍDA A PARTIR DE 1894, COM A FINALIDADE DE TRANSPORTAR OS RECIPIENTES DO SERVIÇO DO ASSEIO PÚBLICO E DESPEJADOS EM UM PONTO O MAIS DISTANTE POSSÍVEL DO CENTRO DA CIDADE. DEPOIS DE CONCLUÍDA, SOFREU AS CONSEQUÊNCIAS DA GRANDE ENCHENTE DE 1898, QUE PROVOCOU O DESMANTELAMENTO DO LEITO POR TODA EXTENSÃO DESDE O INÍCIO ATÉ O ASILO DE MENDICIDADE. NA RECONSTRUÇÃO, A PREFEITURA RESOLVEU ENCURTAR O TRAÇADO QUE TINHA COMO PONTO EXTREMO A PONTA DO DIONISIO (BAIRRO ASSUMÇÃO) E FIXAR O NOVO TERMINAL NA PONTA DO MELO (ESTALEIRO SÓ). COM ESTA MEDIDA, A PREFEITURA ENCERRAVA UMA PENDENÇA JUDICIAL COM O PROPRIETÁRIO DAS TERRAS INVADIDAS PELOS TRILHOS DA ESTRADA, QUE NÃO FOI INDENIZADO.

EM 14 DE JANEIRO DE 1900, OS TRILHOS FORAM PROLONGADOS ATÉ A TRISTEZA CUJOS MORADORES VINHAM PLEITEANDO ESTE MELHORAMENTO. O RESULTADO DESTA MEDIDA FOI QUE O BAIRRO RECEBEU UM GRANDE IMPULSO. EM 1908 OS TRILHOS FORAM NOVAMENTE PROLONGADOS ATÉ A PEDRA REDONDA NA ÉPOCA O MAIS CHIQUE DOS BALNEÁRIOS DA ORLA DO GUAÍBA. PARA ALCANÇAR A PEDRA REDONDA, FOI NECESSÁRIO RASGAR UM CORTE NA ROCHA À ALTURA DA VILA CONCEIÇÃO, COM 800 M. DE COMPRIMENTO E 10 M. DE ALTURA, QUE RECEBEU O NOME DE SANTA BÁRBARA. HOJE ESTA OBRA PERMANECE COMO O ÚNICO VESTÍGIO AINDA EXISTENTE DO QUE FOI A ESTRADA DE FERRO DO RIACHO.

EM 1927, O PREFEITO OTAVIO ROCHA INAUGUROU O RAMAL DE VILA NOVA, CUJO ENTRONCAMENTO, FICAVA NA ALTURA DA ESTAÇÃO DO CRISTAL. NESTA MESMA ÉPOCA A LINHA FOI PROLONGADA ATÉ O CAIS DO PORTO, PELA AV. MAUÁ, ONDE FOI CONSTRUÍDA A ESTAÇÃO ILDEFONSO PINTO.

A EXPANSÃO DO USO DO AUTOMÓVEL ALIADA À IMPLANTAÇÃO PELA PREFEITURA, DA FAIXA DE CIMENTO PARA A TRISTEZA, NO INÍCIO DA DÉCADA DE TRINTA DETERMINARIA

A CONDENAÇÃO DESTE MEIO DE TRANSPORTE. COM A QUEDA DA RENDA PROVOCANDO DEFICITS SUCESSIVOS, A PREFEITURA SE VIU NA CONTIGÊNCIA DE ARRENDAR ESTA ESTRADA. GANHARAM A CONCORRÊNCIA, OS EMPREITEIROS DAHNE, MAZZINI & CIA. SUCEDIDA POR F. DAHNE & CIA. QUE ERAM RESPONSÁVEIS NA ÉPOCA PELO CALÇAMENTO DA CIDADE. EM 1930 A ESTRADA FOI DEVOLVIDA A PREFEITURA QUE, EM UM ACERTO DE CONTAS COM O GOVERNO DO ESTADO, ENTREGOU A ESTRADA COMO PAGAMENTO DE DÍVIDAS. O ESTADO POR SUA VEZ REPASSOU A ESTRADA A VFRGS, QUE NUNCA CHEGOU A INCORPORÁ-LA POR DIFICULDADES DE ORDEM LEGAIS, ISTO ACONTECENDO NO ANO DE 1934.

A VFRGS ACABOU DESMONTANDO ESTA LINHA, APROVEITANDO APENAS O TRECHO ENTRE A SUA ESTAÇÃO CENTRAL E A ESTAÇÃO DO RIACHO, SENDO ESTA APROVEITADA PARA DEPÓSITO DOS CARROS MOTORES, DE ONDE OS MESMOS SAÍAM TRANSPORTANDO VERANISTAS COM DESTINO A CANELA E GRAMADO, NAS TEMPORADAS DE VERÃO. TEMPOS DEPOIS, OS CARROS MOTORES PASSARAM A TER O PONTO DE PARTIDA DESLOCADO PARA A ESTAÇÃO ILDEFONSO PINTO, QUE NA ÉPOCA DE SETENTA FOI DEMOLIDA PARA DAR LUGAR A CONSTRUÇÃO DO TRENSURB.

ESTRADA DE FERRO PALMARES OSÓRIO (CONCEIÇÃO DO ARROIO)

A ESTRADA DE FERRO PALMARES OSÓRIO (EX-CONCEIÇÃO DO ARROIO), TEM UMA LONGA VIDA CERCA DE 38 ANOS DE BONS SERVIÇOS, CONSIDERANDO QUE FOI PLANEJADA PARA SERVIR PROVISÓRIAMENTE.

ESTA ESTRADA FOI CONSTRUÍDA PARA COMPLEMENTAR A LIGAÇÃO PORTO ALEGRE TORRES, EM SUBSTITUIÇÃO A UM CANAL QUE SERIA ABERTO EM DIREÇÃO AO RIO GRAVATAÍ, CANAL ESTE QUE NÃO CHEGOU A SER EXECUTADO. O TRAÇADO FOI DOS MAIS FÁCEIS, CONSIDERANDO A AUSÊNCIA DE OBSTÁCULOS IMPORTANTES POIS PERCORRE UMA REGIÃO PLANA, CUJO ÚNICO INCOVENIENTE É A PRESENÇA DE EXTENSOS AREAIS. OS ESTUDOS FORAM INICIADOS EM 1919, SOB A ADMINISTRAÇÃO DIRETA DO ESTADO. FOI ESCOLHIDA A BITOLA DE 0,60 CM. NO SISTEMA DECAUVILLE, DE FÁCIL EXECUÇÃO. ESTE SISTEMA PERMITE QUE UMA PEQUENA EXTENSÃO DO LEITO PREPARADO RECEBA OS TRILHOS E APÓS OS MESMOS ASSENTADOS; O TREM DE LASTRO AVANÇA, E EM SEGUIDA DESMONTA-SE A LINHA DA RETAGUARDA E RECONSTROE-SE A MESMA À FRENTE. POR ESTA RAZÃO TAMBÉM SE DÁ O NOME DE ESTRADA DE FERRO PORTÁTIL. OS ATERROS FORAM INICIADOS EM 1920, JUNTO COM A MONTAGEM DAS ESTAÇÕES, TODAS DE MADEIRA, EM NÚMERO DE QUATRO A SEGUIR: CONCEIÇÃO DO ARROIO (OSÓRIO), PASSINHOS, RANCHO VELHO E PALMARES ONDE FOI CONSTRUÍDA UMA CASA PARA MÁQUINAS, OFICINA E ARMAZÉM. A OFICINA POSTERIORMENTE FOI TRANSFERIDA PARA OSÓRIO.

NA FASE DE CONSTRUÇÃO FORAM EMPREGADOS DUAS LOCOMOTIVAS PORTER AMERICANAS E UMA BORSIG ALEMÃ DE 15 TONELADAS QUE TAMBÉM SERVIRAM NA

ABERTURA DO CANAL. DA INGLATERRA VIERAM QUATRO LOCOMOTIVAS HUDSON PARA SERVIÇO DOS TRENS, E QUE RECEBERAM A NUMERAÇÃO: 201, 202, 203 E 204, TODAS PESANDO 14 T. COM EXCEÇÃO DAS TRÊS MÁQUINAS CITADAS, USADAS NA CONSTRUÇÃO, ESTAS QUATRO MÁQUINAS BRITÂNICAS FORAM AS ÚNICAS UTILIZADAS NESTA ESTRADA DE FERRO DURANTE TODA SUA EXISTÊNCIA.

O MATERIAL RODANTE ERA COMPOSTO DO SEGUINTE: 3 CARROS DE 1ª CLASSE, E UM DE 2ª PARA PASSAGEIROS; 28 VAGÕES DE 10 T.; 21 PLATAFORMAS; UM VAGÃO GAIOLA E 20 VAGÕES DE 15 T..

A ESTRADA COM 55 KM DE EXTENSÃO FOI INAUGURADA EM 15 DE NOVEMBRO DE 1922 COM GRANDES FESTIVIDADES SENDO PRESTIGIADA COM A PRESENÇA DO PRESIDENTE DO ESTADO, ANTONIO AUGUSTO BORGES DE MEDEIROS. A VIAGEM DE PALMARES A OSÓRIO TINHA UMA DURAÇÃO DE CERCA DE 3 HORAS, POIS AS MÁQUINAS NÃO PODIAM ULTRAPASSAR A VELOCIDADE DE 18 KM/HORA.

SOB A ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO, A ESTRADA NÃO PRODUZIU LUCRO DEVIDO AOS ALTOS CUSTOS DE MANUTENÇÃO. EM CONSEQUÊNCIA DISTO, O GOVERNO ABRIU CONCORRÊNCIA PÚBLICA PARA O ARRENDAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES ENTRE PALMARES E TORRES, EM 22 DE ABRIL DE 1929. VENCEU A CONCORRÊNCIA A FIRMA EDMUNDO DREHER & CIA. QUE JÁ EXPLORAVA A NAVEGAÇÃO PALMARES A PORTO ALEGRE, VIA LAGOA DOS PATOS E RIO GUAÍBA.

MESMO COM UMA SUBVENÇÃO ANUAL DE 500:000\$000, OS SERVIÇOS PIORARAM, NO QUE RESULTOU A RETOMADA DA ADMINISTRAÇÃO POR PARTE DO ESTADO EM 1935. COM A CONCLUSÃO DA ESTRADA DE RODAGEM LIGANDO PORTO ALEGRE A TORRES, A LIGAÇÃO LACUSTRE PALMARES TORRES ENTROU EM COLAPSO. PRIMEIRO A NAVEGAÇÃO EM 1958, E A FERROVIA EM 1960, FORAM DEFINITIVAMENTE PARALIZADOS. EM 1961 O DEPRC A QUEM CABIA ADMINISTRAR OS SERVIÇOS, VENDEU EM CONCORRÊNCIA PÚBLICA O QUE SOBROU DA E. F. PALMARES OSÓRIO, À FIRMA LOURIVAL KLUBER S/A, DE PORTO ALEGRE. SALVARAM-SE AS LOCOMOTIVAS 201 E 203, UM CARRO DE LINHA, 15 KM. DE VIA FÉRREA COM OITO DESVIOS, UM CARRO REBOQUE, 3 CARROS DE PASSAGEIROS, UM VAGÃO PLATAFORMA, ETC., QUE FORAM ENCAMINHADOS À SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS NO ZOOLOGICO DE SAPUCAIA DO SUL.

A LOCOMOTIVA Nº 203 FOI VENDIDA COMO SUCATA, MAS POR MILAGRE FOI RESGATADA EM TEMPO PELO SR. LAURO FEBERNATI QUE A MANTÉM EM EXPOSIÇÃO PERMANENTE NO PAMPA SAFARI NO MUNICÍPIO DE GRAVATAÍ. A LOCOMOTIVA Nº 201 NÃO SE SABE QUE DESTINO TEVE; TALVEZ TENHA SIDO TRAGADA PELOS ALTO-FORNOS DA SIDERÚRGICA RIO-GRANDENSE.

ESTRADA DE FERRO DO JACUÍ

A ESTRADA DE FERRO DO JACUÍ TEVE SUAS LINHAS CONSTRUÍDAS PELA COMPANHIA

CARBORÍFERA DO JACUÍ, DE ACORDO COM O CONTRATO LAVRADO COM A PREFEITURA DE SÃO JERÔNIMO EM 27 DE SETEMBRO DE 1916.

EM 20 DE SETEMBRO DE 1917, FOI DISSOLVIDA A COMPANHIA CARBORÍFERA E ORGANIZADA A COMPANHIA MINAS DE CARVÃO DO JACUÍ, SENDO O CONTRATO TRANSFERIDO EM 15 DE MAIO DE 1917.

EM 28 DE SETEMBRO DE 1920 FOI LAVRADA ESCRITURA DE DOAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DO JACUÍ À FAZENDA NACIONAL A FIM DE O GOVERNO FICAR RESPONSÁVEL PELA DÍVIDA DA COMPANHIA JUNTO AO BANCO DO BRASIL, CONTINUANDO SOB A ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA. PASSOU DEPOIS AO DOMÍNIO DA UNIÃO.

NO ANO DE 1936, FOI CRIADO O "CADEM - CONSÓRCIO ADMINISTRATIVO DE MINERAÇÃO", COMO MEDIDA PARA RACIONALIZAR A PRODUÇÃO E ENFRENTAR A CONCORRÊNCIA PREDADORA DO CARVÃO ESTRANGEIRO. COM A FORMAÇÃO DO CADEM, A HISTÓRIA DA "CEFMSJ" E DA "CIA. MINAS DE BUTIÁ", QUE OPERAVA A ESTRADA DE FERRO DO JACUÍ, SE MISTURAM. EM 1943 A ESTRADA DE FERRO DO JACUÍ FOI INCORPORADA À VFRGS, QUE PLANEJOU ADQUIRIR A MINA DE LEÃO PARA GARANTIR SUPRIMENTO DE CARVÃO PARA SUAS LOCOMOTIVAS A VAPOR..

RELAÇÃO DE ESTAÇÕES DO TRECHO:

PORTO DO CONDE: ONDE ESTÁ INSTALADO O CABO AÉREO QUE TRANSPORTA O CARVÃO DAS MINAS PARA A ESTAÇÃO OCTACILIO PEREIRA NA MARGEM OPOSTA DO RIO.

SARANDI: NOME DO LOCAL.

JOÃO FONSECA: FAZENDEIRO QUE DOOU O LOCAL PARA SER CONSTRUÍDA A ESTAÇÃO NO TRECHO PORTO DO CONDE BUTIÁ.

ENTRONCAMENTO: ESTAÇÃO SITUADA NO PONTO DE BIFURCAÇÃO DA LINHA QUE SEGUE PARA AS MINAS DE LEÃO E RECREIO.

BUTIÁ: LOCALIZADA JUNTO ÀS MINAS DO MESMO NOME. OS PRIMEIROS ESTUDOS DA EXPLORAÇÃO DA MINA FORAM FEITOS EM 1882, TRABALHOS ESTES INTERROMPIDOS E RETOMADOS SOMENTE EM 1910 PELA "BRASIL RAILWAY" QUE ENCARREGOU A COCKRELLE DE ESTUDAR NOVAMENTE O LOCAL, SENDO QUE EM 13 DE FEVEREIRO DE 1915 FOI FUNDADA A COMPANHIA HULHA RIO GRANDENSE PARA A EXPLORAÇÃO DA MINA DO BUTIÁ.

EM 02 DE MAIO DE 1917 ORGANIZOU-SE NO RIO DE JANEIRO A "COMPANHIA MINAS DE CARVÃO DO JACUÍ", NA QUAL ENTRAVA COM SEU ACERVO A EXTINTA "COMPANHIA CARBORÍFERA".

ALIANÇA: NOME DO LOCAL ONDE SE ENCONTRA A PARADA.

COMPANHIA DE ESTRADA DE FERRO E MINAS DE SÃO JERÔNIMO

A HISTÓRIA DA ESTRADA DE FERRO E MINAS DE SÃO JERÔNIMO TEVE INÍCIO COM A DESCOBERTA DAS JAZIDAS DE CARVÃO NA REGIÃO DO ARROIO DOS RATOS. EM 1866, O MINEIRO JAMES JOHNSON, ASSOCIADO A IGNÁCIO JOSE FERREIRA DE MOURA, OBTEVE A

CONCESSÃO PELO DECRETO Nº 3715 DO GOVERNO IMPERIAL, PELO PRAZO DE 30 ANOS PARA EXPLORAR A MINA DE CARVÃO LOCALIZADA NO LUGAR DENOMINADO ARROIO DOS RATOS, NO MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO.

COM A CONCESSÃO GARANTIDA, JOHNSON VIAJOU A INGLATERRA ONDE CONSEGUIU FORMAR UMA COMPANHIA “THE IMPERIAL BRAZILIAN COLLIERIES C. LTD.”, COM O CAPITAL DE 100.000 LIBRAS ESTERLINAS, A QUAL RECEBEU A CONCESSÃO E AUTORIZAÇÃO PARA FUNCIONAR, PELO DECRETO Nº 4921 DE 13 DE ABRIL DE 1872. A COMPANHIA IMEDIATAMENTE DEU INÍCIO AOS TRABALHOS CONSTRUINDO UMA ESTRADA DE FERRO COM TRILHOS DE BITOLA ESTREITA PARA VAGONETAS PUXADAS POR MULAS, DESDE A MINA ATÉ O PORTO DO CARVÃO A MARGEM DO RIO JACUHY, MAIS TARDE DENOMINADO PORTO TEIXEIRA CABRAL NUMA EXTENSÃO DE 18 KM.

A ESTRADA DE FERRO FICOU PRONTA E FOI INAUGURADA EM 19 DE JULHO DE 1873, SENDO QUE, PARA O TRANSPORTE DO CARVÃO, FOI IMPORTADA UMA LOCOMOTIVA DE GRANDE FORÇA, E 20 VAGÕES COM CAPACIDADE DE 4 TONELADAS DE CARGA CADA UM. NO PORTO DE EMBARQUE FOI CONSTRUÍDO UM TRAPICHE COM GUINDASTE PARA SUPORTAR ATÉ 5 TONELADAS.

O INÍCIO DAS OPERAÇÕES DESTA EMPRESA NÃO RESULTOU NO ÊXITO QUE SE ESPERAVA DELA, EM PARTE POR FALHAS NA ADMINISTRAÇÃO, O QUE RESULTOU NO AFASTAMENTO DO GERENTE SR. JOHNSON, QUE, NÃO RESISTINDO A ESTE DURO GOLPE, VEIO A FALECER AINDA NO ANO DE 1873. PARA SUBSTITUÍ-LO, A COMPANHIA ADMITIU O JOVEM ENGENHEIRO INGLÊS WILLIAM TWEDIE, QUE APESAR DO ESFORÇO EMPREGADO NÃO CONSEGUIU IMPEDIR QUE OS PREJUÍZOS CONTINUASSEM.

EM 1878 A EMPRESA FALIU, SENDO O SEU ACERVO ARREMATADO EM LEILÃO PELA PODEROSA FIRMA HOLTZWEISSIG & CIA. DE PORTO ALEGRE. AS DIFICULDADES CONTINUARAM E A FIRMA DE PORTO ALEGRE REPASSOU A CONCESSÃO A 06 DE JULHO DE 1878 A COMPANHIA DAS MINAS DE CARVÃO DE PEDRA DO ARROIO DOS RATOS CUJOS PROPRIETÁRIOS ERAM OS SRS. CARVALHO BASTOS E CORDEIRO DA GRAÇA, QUE NOMEARAM GERENTE DA MINA O ENGENHEIRO GUILHERME AHRONS.

NOVAS DIFICULDADES DECORRENTES DA CONCORRÊNCIA COM O CARVÃO ESTRANGEIRO BARATO E DE MELHOR QUALIDADE, ALÉM DO EXCESSO DE OFERTA, ALIADA A FALTA DE CONSUMO DO NOSSO CARVÃO NO MERCADO LOCAL, ARRASTARÃO A CIA. DAS MINAS DE CARVÃO DE PEDRA DO ARROIO DOS RATOS A FALÊNCIA EM 1888, POR FALTA DE ACORDO COM SEUS CREDORES.

EM MAIO DE 1889 A EMPRESA FOI REORGANIZADA SOB A DENOMINAÇÃO DE CIA. DE ESTRADA DE FERRO E MINAS DE SÃO JERÔNIMO COM SEDE NO RIO DE JANEIRO.

A ENCAMPAÇÃO DA VIAÇÃO FÉRREA, QUE ERA ADMINISTRADA PELA “AUXILIAIRE”, FOI UMA MEDIDA BEM RECEBIDA NA REGIÃO CARBONÍFERA. COMO SOLUÇÃO PARA AUMENTAR O CONSUMO, A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, QUE PASSARÁ AS MÃOS DO GOVERNO DO ESTADO, ADAPTOU SUAS LOCOMOTIVAS PARA QUEIMA DO NOSSO CARVÃO. APESAR DESTA SOLUÇÃO, HAVIA NA ÉPOCA, SUPER PRODUÇÃO DE CARVÃO, O QUE LEVOU A CIA. ESTRADA DE FERRO E MINAS DE SÃO

JERÔNIMO A ADQUIRIR AS EMPRESAS “FIAT LUX” E “FORÇA E LUZ”, AMBAS DE PORTO ALEGRE, PARA GARANTIR A EXCLUSIVIDADE NO CONSUMO DE SEU CARVÃO. COMO MEDIDA COMPLEMENTAR, LEVANTOU A USINA TERMO ELÉTRICA “ENERGIA ELÉTRICA”, CUJA CHAMINÉ ESTÁ PRESERVADA NA ANTIGA PONTA DA CADEIA.

O PORTO DO RIO GRANDE E SUAS LINHAS FÉRREAS

O ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL POSSUE UMA FAIXA DE LITORAL DAS MAIS EXTENSAS NO BRASIL, SENDO ANTIGAMENTE DAS MAIS DESPROVIDAS DE CONDIÇÕES PARA OFERECER ABRIGO SEGURO À NAVEGAÇÃO. HÁ MESMO QUEM AFIRMASSE OUTRORA SER A COSTA RIO-GRANDENSE UM VERDADEIRO CEMITÉRIO DE NAVIOS. A BARRA DO RIO GRANDE QUE DÁ ACESSO A ÁGUAS INTERIORES MAIS TRANQUÍLAS E PROTEGIDAS, SOFRE DA INSTABILIDADE EM SEU CALADO, DEVIDO AS AREIAS MOVEDIÇAS E CORRENTES MUITOS FORTES QUE ASSOREIAM O CANAL DE ENTRADA E SAÍDA DA LAGOA.

PARA SOLUCIONAR ESTE PROBLEMA COMPLICADO, O GOVERNO RECORREU À AJUDA DE TÉCNICOS ESTRANGEIROS, ENTRE ELES O ENGENHEIRO NORTE-AMERICANO ELMER LAWRENCE CORTHELL, AUTOR DO PROJETO DOS MOLHES, PARA MELHORAMENTO DA BARRA. O CAPITAL NECESSÁRIO À EXECUÇÃO DAS OBRAS FOI LEVANTADO NA EUROPA.

EM PARIS, ORGANIZOU-SE A “COMPAGNIE FRANCAISE DU PORT DE RIO GRANDE DO SUL”, CUJO FUNCIONAMENTO NO BRASIL FOI AUTORIZADO PELO DECRETO 7007 DE 02 DE JULHO DE 1908. A CIE FRANCAISE DU PORT, CONTRATOU A EXECUÇÃO DA OBRA DA BARRA E DO PORTO COM A “SOCIETE GENERALE DE CONSTRUCTION”; ESTA POR SUA VEZ SUB-CONTRATOU AS OBRAS COM UM CONSÓRCIO FORMADO POR TRÊS GRANDES FIRMAS CONSTRUTORAS: “DAYDE & PILLE, FOUGEROLE FRERES E GROSELIER”.

O SISTEMA DE CONSTRUÇÃO DOS MOLHES, IMPLICAVA NO USO DE PEDRA, MUITA PEDRA BRUTA. PARA SUPRIMENTO DESTES MATERIAIS INDISPENSÁVEIS, FOI ADQUIRIDO UM MACIÇO ROCHOSO DENOMINADO “MONTE BONITO”, NO MUNICÍPIO DE PELOTAS. PARA O TRANSPORTE DA PEDRA FOI NECESSÁRIO CONSTRUIR UMA LINHA FÉRREA LIGANDO A PEDREIRA À BOCA DO ARROIO PELOTAS. LOGO FICOU CLARO QUE A PEDREIRA DE MONTE BONITO NÃO ERA SUFICIENTE PARA O ABASTECIMENTO DA PEDRA NECESSÁRIA AO BOM ANDAMENTO DOS SERVIÇOS. ADQUIRIU-SE ENTÃO OUTRA PEDREIRA NAS PROXIMIDADES DA ESTAÇÃO DE CAPÃO DO LEÃO, FICANDO O SUPRIMENTO FEITO DA SEGUINTE MANEIRA: MONTE BONITO SUPRIA A PEDRA UTILIZADA NO MOLHE DE LESTE, E CAPÃO DO LEÃO O MOLHE DE OESTE. EM MONTE BONITO A PEDRA ERA DESPACHADA EM CAIXAS DE FERRO ESPECIAIS FORRADAS DE MADEIRA GROSSA DE PINHO COM CAPACIDADE PARA 20 TONELADAS E POUSADAS SOBRE VAGÕES PLATAFORMAS DA ESTRADA DE FERRO. NA BOCA DO ARROIO, A PEDRA ERA TRANSBORDADA PARA CHATAS NO TRAPICHE, COM AJUDA DE PODEROSOS

GUINDASTES. AS CHATAS CONDUZIDAS POR UM REBOCADOR, ERAM LEVADAS ATÉ O TRAPICHE DO COCURUTO ONDE ERAM TRANSBORDADAS NOVAMENTE E FAZIAM O PERCURSO INVERSO. EM CAPÃO DO LEÃO, AS PEDRAS ERAM EMBARCADAS DA MESMA FORMA QUE EM MONTE BONITO E FAZIAM TODO PERCURSO SOBRE A ESTRADA DE FERRO ATÉ O MOLHE DE OESTE, ONDE ERAM DESCARREGADAS POR GUINDASTES CHAMADOS TITANS.

O TOTAL DAS LINHAS CONSTRUÍDAS PARA OS SERVIÇOS DOS MOLHES E DO POSTO DE RIO GRANDE, TINHAM A EXTENSÃO DE 128 KM ASSIM DISTRIBUÍDOS:

MONTE BONITO A BOCA DO ARROIO PELOTAS	21 KM	
LIGAÇÃO COM A ESTAÇÃO DE PELOTAS		7
KM		
PORTO NOVO A ESTAÇÃO DE PELOTAS	54 KM	
PORTO NOVO A RAIZ DO FUTURO MOLHE OESTE	13 KM	
COCURUTO A RAIZ DO FUTURO MOLHE LESTE	12 KM	
ESTAÇÃO DE PELOTAS A PEDREIRA DE CAPÃO DO LEÃO	21 KM	

O PORTO DE PORTO ALEGRE E SUAS LINHAS FÉRREAS

COMO CAPITAL DO RIO GRANDE DO SUL, A CIDADE DE PORTO ALEGRE A PARTIR DO FIM DO SÉCULO DEZENOVE, NECESSITAVA DE UM PORTO QUE FACILITASSE AS SUAS COMUNICAÇÕES COM O RESTANTE DO ESTADO. O PRIMEIRO PROJETO DE CAIS, FOI APRESENTADO AO GOVERNO DO ESTADO EM 1899. AO MESMO TEMPO, TORNAVA-SE NECESSÁRIO MELHORAR AS CONDIÇÕES PARA A NAVEGAÇÃO.

EM 1904, O PROJETO “PORTO ALEGRE, PORTO DE MAR”, PREVIA O APROFUNDAMENTO POR DRAGAGEM DOS CANAIS NA LINHA DE NAVEGAÇÃO NA LAGOS DOS PATOS, A PARTIR DA BARRA, ATÉ A CAPITAL, FRANQUEANDO O ACESSO A NAVEGAÇÃO MARÍTIMA, REDUZINDO CUSTOS, E TORNANDO O PORTO DE PORTO ALEGRE MAIS COMPETITIVO FRENTE AOS CONCORRENTES.

EM 1911 FOR ABERTA A LICITAÇÃO PARA A CONSTRUÇÃO DO PORTO, SAINDO VENCEDORA A PROPOSTA DO ENGENHEIRO RODOLFO AHRONS, PARA A CONSTRUÇÃO DE 140 M DE CAIS.

EM 1912, NOVO EDITAL É PUBLICADO PARA A CONSTRUÇÃO DO PORTO E DRAGAGEM DOS CANAIS DE ACESSO, COM 17 PÉS DE CALADO.

EM JULHO DE 1913, FOI CONCLUÍDO O PRIMEIRO TRECHO DE CAIS COM 146 M DE EXTENSÃO E CALADO DE 4 M, EM FRENTE A PRAÇA SENADOR FLORÊNCIO, ATUAL PRAÇA DA ALFÂNDEGA.

OS SERVIÇOS DE DRAGAGEM CONTRATADOS COM A “SOCIETE FRANCAISE D'ENTERPRISES DE DRAGAGENS ET DE TRAVAUX PUBLICS”, INICIADOS EM 1914, FORAM INTERROMPIDOS POR MOTIVO DA GUERRA, EM 1916. A EMPRESA PEREIRA & CIA., CONTRATADA, DEU CONTINUIDADE ÀS OBRAS, ENTRE A RUA 7 DE SETEMBRO E A RUS

DAS FLORES, ATÉ A PRAÇA DA HARMONIA. ESTA PRAÇA FOI CEDIDA PELA PREFEITURA À COMPANHIA CONSTRUTORA PARA SER USADA COMO CANTEIRO PARA CONFECÇÃO DOS BLOCOS DO CAIS, SENDO PARA ISTO EMPREGADO APARELHAGEM PROCEDENTE DAS OBRAS DO PORTO DE RIO GRANDE, CUJOS TRABALHOS TINHAM SIDO ENCAMPADOS PELO GOVERNO. ENTRE O MATERIAL DESPACHADO DO PORTO DE RIO GRANDE, CHEGOU A PORTO ALEGRE MÁQUINAS, GUINDASTES, TRILHOS E LOCOMOTIVAS.

A PEDRA NECESSÁRIA À PRODUÇÃO DOS BLOCOS ERA RETIRADA DE DUAS PEDREIRAS: PONTA DO DIONÍSIO, TRANSPORTADA PELA ESTRADA DE FERRO DO RIACHO, CUJO LEITO FOI REFORÇADO; PEDREIRA DA SERRARIA, CUJO TRANSPORTE FOI FEITO VIA FLUVIAL.

O PRIMEIRO ARMAZÉM FOI CONSTRUÍDO A PARTIR DE 1918, E NO ANO SEGUINTE JÁ ESTAVA CONCLUÍDO 227 M DOS 600M PREVISTOS PARA O CAIS.

EM 1921, O ESTADO ASSUMIU A ADMINISTRAÇÃO DOS TRABALHOS E OS CONCLUIU. DESDE 1916 O PORTO JÁ OPERAVA, MAS OFICIALMENTE FOI INAUGURADO EM 01 DE AGOSTO DE 1921, COM ADMINISTRAÇÃO PRÓPRIA.

EM 1924 FORAM ACRESCENTADOS MAIS 850M DE CAIS, COM 4 ARMAZÉNS E 14 GUINDASTES ELÉTRICOS.

CINCO ANOS MAIS TARDE, EM DEZEMBRO DE 1929, FORAM CONCLUÍDOS 2.181,33M DE CAIS, LINHAS FÉRREAS NAS DOCAS, ATERROS E CALCAMENTO.

A CONCLUSÃO DO PROJETO NO TODO EFETIVOU-SE SOMENTE EM 1937.

A SECRETARIA DOS NEGÓCIOS DAS OBRAS PÚBLICAS COM A LEI N. 1561 DE 01 DE OUTUBRO DE 1951, CRIA O DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS-DEPRC, A QUEM O PORTO DE PORTO ALEGRE FICOU SUBORDINADO. COM A LEI ESTADUAL N. 11.089M DE 22 DE JANEIRO DE 1998 O DEPRC TROCA SUA DENOMINAÇÃO PARA SUPERINTENDÊNCIA DE PORTOS E HIDROVIAS SPH.

NO ANO DE 1959, A EXTENSÃO DAS LINHAS FÉRREAS NA ÁREA PORTUÁRIA DE PORTO ALEGRE CHEGAVA A 6.919M.

HOJE, A SITUAÇÃO DO PORTO DE PORTO ALEGRE É DE ABANDONO TOTAL, DEVIDO A CONCORRÊNCIA DO SUPER-PORTO DE RIO GRANDE QUE OFERECE INFRAESTRUTURA MAIS APROPRIADA PARA CARGUEIROS DE GRANDE PORTO.

HISTÓRICO DOS TRABALHOS DO 1º BATALHÃO FERROVIÁRIO

NA DATA DE 24 DE ABRIL DE 1889, NA CIDADE DE CACHOEIRA DO SUL, FOI CRIADO O 1º BATALHÃO FERROVIÁRIO, ORIUNDO DA ALA ESQUERDA DO BATALHÃO DE ENGENHEIROS, COM A DENOMINAÇÃO DE 2º BATALHÃO DE ENGENHARIA.

EM 1909 ESSE 2º BATALHÃO DE ENGENHARIA PASSOU A CONSTRUIR O 3º BE, PERMANECENDO ASSIM ATÉ JANEIRO DE 1918, QUANDO RECEBEU A DENOMINAÇÃO DE 6º BATALHÃO DE ENGENHARIA BATALHÃO FERROVIÁRIO.

EM JULHO DE 1919 PASSOU A DENOMINAR-SE SIMPLEMENTE BATALHÃO FERROVIÁRIO

E A 1º DE JANEIRO DE 1920 TOMOU O NOME ATUAL DE 1º BATALHÃO FERROVIÁRIO. PODE-SE AFIRMAR QUE EM TODA A SUA LARGA EXISTÊNCIA, CARACTERIZA-O SEMPRE SUA ATIVIDADE DE TRABALHO NA CONSTRUÇÃO DE FERROVIAS A CARGO DO EXÉRCITO BRASILEIRO.

DO SEU GLORIOSO ACERVO DE SERVIÇOS PRESTADOS AO PAÍS TAMBÉM CONSTAM TRABALHOS DE VIAS FÉRREAS ENTREGUES AO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL:

1901	1907	CACEQUI UNHANDUÍ	147 KM.
1907	1928	CRUZ ALTA GIRUÁ	154 KM.
1929	1931	PORTO BARBOSA JAGUARÃO	62,5 KM.
1932	1937	JAGUARI SÃO BORJA	223 KM.
1934	1943	DOM PEDRITO SANTANA DO LIVRAMENTO	99,474 KM.
1937	1943	SANTO ANTONIO SANTIAGO SÃO LUIZ GONZAGA	116 KM.
1940	1950	PELOTAS CANGUÇU	73 KM.
1939	1956	SÃO LUIZ GONZAGA CERRO LARGO	48 KM.
1954 -	-	CERRO LARGO SANTO ANGELO	60 KM.

COMPANHIA “AUXILIAIRE/VFRGS”

NO FINAL DO SÉCULO DEZENOVE O GOVERNO FEDERAL ERA PROPRIETÁRIO DA ESTRADA DE FERRO PORTO ALEGRE URUGUAIANA, QUE ERA CONSTITUÍDA PELAS LINHAS PORTO ALEGRE CACEQUÍ SÃO GABRIEL E BAGÉ SÃO SEBASTIÃO. ESTAS LINHAS OPERADAS DE FORMA INDEPENDENTE, CADA UMA COM SUA DIRETORIA, VINHAM APRESENTANDO UM DESEMPENHO MUITO FRACO DO PONTO DE VISTA ECONÔMICO. POR ESTE MOTIVO O GOVERNO ABRIU CONCORRÊNCIA EM 1897, PARA ARRENDAMENTO DESTA ESTRADA, MEDIANTE CONTRATO, PELO PRAZO DE 60 ANOS. VENCEU A CONCORRÊNCIA O EMPRESÁRIO AFFONSO SPEÉ RESIDENTE EM BRUXELAS. A “COMPAGNIE AUXILIAIRE” ASSUMIU A DIREÇÃO OFICIAL DE TODOS OS SERVIÇOS DA ESTRADA EM 03 DE MAIO DE 1898, SENDO LHE ENTREGUE IMEDIATAMENTE O ESCRITÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO GERAL.

ESSE CONTRATO FOI MANTIDO ATÉ 1905, COM ALGUMAS ALTERAÇÕES, ATÉ QUE EM 06 DE JUNHO DESSE ANO, O DECRETO Nº 5548 DO GOVERNO FEDERAL AUTORIZOU UM NOVO ACERTO COM A “AUXILIAIRE”, PARA O ARRENDAMENTO DAS ESTRADAS RIO GRANDE BAGÉ, SANTA MARIA PASSO FUNDO E O TRECHO ALEGRETE URUGUAIANA. SIMULTÂNEAMENTE O PRESIDENTE RODRIGUES ALVES COSTUROU UM ACORDO COM O GOVERNO DO ESTADO, PARA INCORPORAÇÃO DAS LINHAS DE CONCESSÃO ESTADUAL ÀS EXTENSÕES FEDERAIS PARA A FORMAÇÃO DE UMA REDE DE VIAÇÃO FÉRREA. A COMPAGNIE AUXILIAIRE DES CHEMINS DE FER AU BRESIL, ADMINISTROU A REDE ATÉ 1911, QUANDO TRANSFERIU OS DIREITOS AOS AMERICANOS DA “BRASIL RAILWAY” QUE SE MANTIVERAM ATÉ 1919, ÉPOCA EM QUE OS BELGAS REASSUMIRAM A DIREÇÃO DA

REDE.

QUANDO ISSO ACONTECEU A REDE SE ENCONTRAVA EM SITUAÇÃO DE ABANDONO, ORIGINANDO TODO TIPO DE RECLAMAÇÕES.

PELO CONTRATO EM CAUSA A COMPANHIA “AUXILIAIRE”, ESTAVA OBRIGADA A CONSTRUIR CERCA DE 600 KMS. DE LINHAS, INCORPORANDO-AS À UNIÃO.

EIS A RELAÇÃO DOS RAMAIS E PROLONGAMENTOS:

COUTO (RAMIZ GALVÃO) A SANTA CRUZ	15.11.1905
RIO DOS SINOS A MONTENEGRO	02.07.1909
ENTRONCAMENTO A ROSÁRIO	15.11.1909
ROSÁRIO A SANTANA DO LIVRAMENTO	30.12.1910
DILERMANDO DE AGUIAR A JAGUARI	13.05.1919

A INCONSTÂNCIA DA ADMINISTRAÇÃO, O POUCO INTERESSE APLICADO, E VERDADEIRAMENTE O RELAXAMENTO SOBRE OS SERVIÇOS, DEVIDO A PREOCUPAÇÃO EXCLUSIVA EM AUFERIR LUCROS, SEM MELHORAR O MÍNIMO AS OPERAÇÕES LEVARAM O GOVERNO DO RIO GRANDE DO SUL A PROPOR AO GOVERNO FEDERAL A ENCAMPAÇÃO DE TODAS AS LINHAS DENTRO DO ESTADO.

O GOVERNO FEDERAL CONCORDOU, BAIXANDO O DECRETO Nº 14222 DE 18 DE JUNHO DE 1920, PELO QUAL A “AUXILIAIRE” RECEBEU 280 MILHÕES DE FRANCOS BELGAS A TÍTULO DE INDENIZAÇÃO, E TODAS AS LINHAS EXISTENTES NO TERRITÓRIO RIO GRANDENSE, PASSARAM À ADMINISTRAÇÃO ESTADUAL MEDIANTE TERMO DE TRANSFERÊNCIA LAVRADO A 12 DE JULHO DE 1920. EM 29 DE JULHO 1920, DURANTE O GOVERNO DE BORGES DE MEDEIROS, FOI REALIZADA A ENCAMPAÇÃO E ESTAVA CRIADA A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL, DE PROPRIEDADE DA UNIÃO, ARRENDADA AO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL.

EM MÃOS DO ESTADO, A VIAÇÃO FÉRREA FOI REMODELADA, MAS O ESFORÇO FEITO EM VINTE ANOS NÃO FOI SUFICIENTE PARA O ATENDIMENTO SATISFATÓRIO ÀS NECESSIDADES CRESCENTES DO TRÁFEGO NA REGIÃO SERVIDA PELA FERROVIA.

O GOVERNO FEDERAL CORREU EM AUXÍLIO À V.F.R.G.S. COM DINHEIRO, EMPRÉSTIMOS, OU SIMPLEMENTE ENTREGA DE MATERIAL DIRETAMENTE IMPORTADOS PARA AS FERROVIAS NACIONAIS.

PELO DECRETO 552 DE 12 DE JULHO DE 1938, FOI CONCEDIDA PELA UNIÃO, UMA SUBVENÇÃO ANUAL DE 20.000:000\$000 (VINTE MIL CONTOS DE REIS), DURANTE O PRAZO DE DEZ ANOS PARA O REAPARELHAMENTO DE REDE DA VIAÇÃO FÉRREA.

DESSA FORMA A VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL TORNOU-SE UMA DAS MAIS EFICIENTES E MAIS BEM APARELHADAS FERROVIAS DO PAÍS, COM UM BELÍSSIMO MATERIAL RODANTE, ATINGINDO UM TOTAL DE 3765 KM. DE ESTRADAS DE FERRO. AO SER INCORPORADA PELA UNIÃO, EM 1959, A V.F.R.G.S. TINHA 370 LOCOMOTIVAS, DAS QUAIS 340 ERAM A VAPOR E 30 DIESEL, ALÉM DE 322 CARROS PARA PASSAGEIROS COMPREENDENDO 1ª E 2ª CLASSES, DORMITÓRIOS, RESTAURANTES E DE ADMINISTRAÇÃO, E COM 4830 VAGÕES PARA DIVERSOS TIPOS DE CARGAS. POSSUIA TAMBÉM DIVERSOS TRENS UNIDADE DIESEL HIDRÁULICOS DENOMINADOS

“MINUANOS”, EM HOMENAGEM AO VENTO FORTE QUE SOPRA DURANTE O INVERNO NO SUL, E AINDA DIVERSAS AUTOMOTRIZES DENOMINADAS “CARROS-MOTOR”. A V.F.R.G.S. FOI MUITO MAIS QUE UMA FERROVIA, FOI TAMBÉM UMA VERDADEIRA FÁBRICA DE MATERIAL FERROVIÁRIO, NAS DUAS MAIORES E MAIS IMPORTANTES OFICINAS LOCALIZADAS EM SANTA MARIA E RIO GRANDE. FOI TAMBÉM MOTIVO DE GRANDE ORGULHO AOS FERROVIÁRIOS E AO POVO RIO GRANDENSE, POR TUDO O QUE REPRESENTOU DURANTE SEU SAUDOSO TEMPO DE EXISTÊNCIA.

DIRETORES DA VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL
DE 1919 A 1958

1. ENGº. AUGUSTO PESTANA	27.07.1919 A 09.11.1926
2. ENGº. OTACILIO PEREIRA	09.11.1926 A 05.12.1929
3. ENGº. FERNANDO OLYNTHO DE ABREU PEREIRA	15.12.1929 A 07.07.1935
4. ENGº. CELSO FERNANDES PANTOJA	07.07.1935 A 09.04.1936
5. ENGº. OTACILIO PEREIRA	26.10.1937 A 17.10.1940
6. CEL. JOÃO VALDETARO DE AMORIM E MELO	18.10.1940 A 03.08.1944
7. TEN. CEL. JOSÉ DIOGO BROCHADO DA ROCHA	04.08.1944 A 11.1945
8. ENGº. JOSÉ MARQUES VIANA	11.1945 A 02.1946
9. ENGº. AYMORÉ SOARES DRUMOND DE MACEDO	02.1946 A 03.1947
10. ENGº. MANOEL COELHO PARREIRA	03.1947 A 06.04.1949
11. ENGº. HOMERO DIAS	07.04.1949 A 30.01.1951
12. ENGº. RODOLFO DAGNINO	30.02.1951 A 19.05.1951
13. ENGº. PERCIO GASPAR REIS	12.06.1951 A 02.08.1954
14. ENGº. CARLOS DO SANTOS GOMES	10.08.1954 A 31.01.1955
15. ENGº. HOMERO DIAS	01.02.1955 A 20.04.1956
16. ENGº. VICENTE RAPHAEL FORTUNATO CORTAZI	09.07.1956 A 31.12.1956
17. CEL. ANTONIO NEGREIROS DE ANDRADE PINTO	05.07.1957 A 02.07.1959

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SA / SR6

EM 30 DE SETEMBRO DE 1957 CRIA-SE A RFFSA, COM O OBJETIVO DE INCORPORAR AS FERROVIAS EXISTENTES NO PAÍS À UNIÃO, SENDO QUE A VFRGS FOI INCORPORADA DOIS ANOS MAIS TARDE.

FERROVIA SUL ATLÂNTICO / ALL

EM 13 DE DEZEMBRO DE 1996 É REALIZADA A PRIVATIZAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA DO SUL DO PAÍS, CUJA ARRENDATÁRIA É A FERROVIA SUL ATLÂNTICO, COM UM PRAZO DE EXPLORAÇÃO DE 30 ANOS. EM VIRTUDE DE AMPLIAÇÃO DE LINHAS FÉRREAS, ATINGINDO OPERACIONALMENTE TAMBÉM A ARGENTINA, A FSA MUDA SUA DENOMINAÇÃO PARA AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA / ALL E POSTERIORMENTE PARA RUMO LOGÍSTICA.

TRONCO SUL (EX-TPS)

ESTA LINHA QUE FAZ PARTE DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO, TEM POR META COMPLETAR A LIGAÇÃO DE BRASÍLIA AO PORTO DE RIO GRANDE. SEU TRAÇADO TOTAL É O SEGUINTE: BRASÍLIA PIRES DO RIO GOIANDIRA ARAGUARÍ UBERLÂNDIA UBERABA SÃO JOAQUIM DA BARRA RIBEIRÃO PRETO CASA BRANCA CAMPINAS SÃO PAULO (ITANGUÁ) GARGANTA DO BOM SUCESSO PONTA GROSSA ENG. BLEY RIO NEGRO MAFRA PONTE ALTA LAGES VACARIA JUNÇÃO (JABOTICABA) ROCA SALES GENERAL LUZ PELOTAS RIO GRANDE.

COM O TRONCO SUL, A DISTÂNCIA ENTRE PORTO ALEGRE E SÃO PAULO QUE ERA DE 2118 KMS., FICOU EM 1431, COM UMA DIFERENÇA PARA MENOS, DE 687 KMS. O INÍCIO DO TRECHO NO RIO GRANDE DO SUL É FEITO SOBRE UMA PONTE MONUMENTAL QUE TEM 85 M. DE ALTURA E 332 M. DE COMPRIMENTO SOBRE O RIO PELOTAS, E QUE FOI CONSTRUÍDA PELO 2º BATALHÃO FERROVIÁRIO COM SEDE EM LAGES.

AQUI NO ESTADO, O TRONCO SUL DO RIO PELOTAS ATÉ GENERAL LUZ (ANTIGA ESTAÇÃO DO CAÍ), CONTA COM 319 KMS. E FOI CONSTRUÍDO EM TRÊS ETAPAS: TRECHO RIO PELOTAS RIO DA PRATA COM 130 KMS. PELO 3º BATALHÃO FERROVIÁRIO COM SEDE EM VACARIA.

TRECHO RIO DA PRATA ROCA SALES COM 94 KMS. PELO 1º BATALHÃO FERROVIÁRIO COM SEDE EM BENTO GONÇALVES.

TRECHO ROCA SALES GENERAL LUZ COM 95 KMS. SOB A RESPONSABILIDADE DO 6º DISTRITO FERROVIÁRIO DO DNEF, QUE O EMPREITOU COM FIRMAS PARTICULARES. NO SEU SEGMENTO EM TERRA GAÚCHA, O TRONCO SUL CONSTRUIU OBRAS IMPORTANTES DE ENGENHARIA, COM DESTAQUE PARA 22 PONTES, 8 VIADUTOS E 37 TÚNEIS, ESTES COM UM COMPRIMENTO TOTAL DE 23257 METROS; DESTACANDO-SE ENTRE ELES, UM PRÓXIMO A ROCA SALES, O MAIOR DO BRASIL E 2º DA AMÉRICA DO SUL, COM 2812 METROS DE COMPRIMENTO, SÓ PERDENDO PARA O TRANSANDINO ENTRE A ARGENTINA E O CHILE, QUE TEM 3030 METROS DE EXTENSÃO.

ESTAÇÕES	POSIÇÃO KM.	INAUGURAÇÃO
GENERAL LUZ	816,2	17.01.1958
OLIVAL (PARADA)	824,0	17.01.1958
ARROIO DAS FLORES	833,3	17.01.1958
MONTENEGRO	841,9	24.03.1969
BOM JARDIM	857,2	24.03.1969
PAVERAMA	878,8	24.03.1969
CORVO	899,3	24.03.1969
ROCA SALES	916,3	24.03.1969
SANTA TEREZA	935,3	24.03.1969
ALCANTARA	953,3	24.03.1969
JABOTICABA	970,9	24.03.1969
CORONEL SALGADO	989,2	24.03.1969

FEITOR FAÉ	1.005,3	24.03.1969
SILVA VARGAS	1.060,8	24.03.1969
VACARIA	1.097,1	24.03.1969
CAPITÃO RITTER	1.116,5	24.03.1969
SARGENTO QUEIROZ	1.138,4	24.03.1969
ESCURINHO	1.173,6	24.03.1969
LAGES	1.211,6	01.05.1965

HOJE DAQUILO QUE RESTOU DA ANTIGA VFRGS, QUE FOI PRIVATIZADA PELA RFFSA, E ESTÁ SENDO OPERADA PELA ALL (AMERICA LATINA LOGÍSTICA), O TRONCO SUL É O TRECHO COM O MELHOR DESEMPENHO SOB O PONTO DE VISTA ECONÔMICO.

LIGAÇÃO ROCA SALES PASSO FUNDO (L-35)

COMO PARTE INTEGRANTE DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO (PNV), E APROVADA PELA LEI 5917/73, SOB REFERÊNCIA EF-491, A LIGAÇÃO ROCA SALES PASSO FUNDO TEVE SUA CONSTRUÇÃO INICIADA E LOGO EM SEGUIDA PARALISADA EM RAZÃO DO PARECER DE UMA CONSULTORIA FEITA, QUE OPINOU PELA INVIABILIDADE ECONÔMICA DO PROJETO. COMEÇANDO EM ROCA SALES, NO TRONCO SUL, SOBE NA DIREÇÃO NORTE E LIGA EM PASSO FUNDO, NA LINHA SANTA MARIA MARCELINO RAMOS. COMO CONSEQUÊNCIA, O PERCURSO PASSO FUNDO PORTO ALEGRE SERÁ ENCURTADO EM CERCA DE 389 KM., FACILITANDO O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE UMA GRANDE REGIÃO PRODUTORA DE GRÃOS.

APÓS SUSPENSA SUA CONSTRUÇÃO EM 1968, A UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO (1969), JUNTO COM A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO, FIZERAM NOVOS ESTUDOS E CONCLUÍRAM SER OPORTUNA A CONSTRUÇÃO DESSA FERROVIA.

AS OBRAS FORAM ENTÃO RETOMADAS NO INÍCIO DE ABRIL DE 1971, SOB A RESPONSABILIDADE DO 1º BATALHÃO FERROVIÁRIO, E FORAM CONCLUÍDAS EM 1980.

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DESTA ESTRADA:

EXTENSÃO	158 KM.
RAMPA MÁXIMA	1,16%
RAIO MÍNIMO DE CURVA	500 M.
INÍCIO DAS OBRAS	1971
CONCLUSÃO	1980
BITOLA	1 M.

ESTAÇÕES	POSIÇÃO KM.
ROCA SALES	0,0
MUÇUM	14,4
DOIS LAJEADOS	41,6
GUAPORÉ	60,6
SERAFINA CORRÊA	79,4

CASCA	98,3
MAJOR MARQUES	121,0
ENG. ENZO PINTO	142,2
PASSO FUNDO (LINHA SANTA MARIA-MERCELINO RAMOS)	336,6

TRENSURB

INAUGURADO EM 03 DE MARÇO DE 1985, O TRENSURB É UM TRANSPORTE FERROVIÁRIO EXCLUSIVO DE PASSAGEIROS COM TRAJÃO ELÉTRICA, METRÔ DE SUPERFÍCIE OPERANDO NA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE PORTO ALEGRE, LIGANDO A CAPITAL A SÃO LEOPOLDO, UTILIZANDO O ANTIGO TRAJÃO DA PRIMEIRA FERROVIA GAÚCHA NUMA EXTENSÃO DE 34,5 KM, COM 17 ESTAÇÕES E TRANSPORTANDO ATUALMENTE CERCA DE 130 MIL PASSAGEIROS NOS DIAS ÚTEIS. O TRECHO A PARTIR DA ESTAÇÃO UNISINOS É EM ELEVADA COM 2,4 KM. DE PERCURSO ATÉ A ESTAÇÃO SÃO LEOPOLDO, SITUADA NO CENTRO DA CIDADE AO LADO DO MUSEU DO TREM, PROPORCIONANDO UM ENCONTRO ENTRE O ANTIGO E O MODERNO. APÓS É REALIZADO UM PROLONGAMENTO DA LINHA ATÉ A CIDADE DE NOVO HAMURGO.

PESQUISAS DE TEXTOS :

JOÃO ANTÔNIO WINCKLER E DANIEL PEREIRA LOPES