

O PAPEL DA DIRETORIA DE TERRAS E COLONIZAÇÃO NO PLANEJAMENTO URBANO DO NORTE DO RIO GRANDE DO SUL ENTRE OS ANOS 1907 E 1928

THE ROLE OF THE DIRETORIA DE TERRAS E COLONIZAÇÃO IN THE URBAN PLANNING OF NORTH RIO GRANDE DO SUL BETWEEN THE YEARS 1907 AND 1928

Clarissa Maroneze Garcia¹

Daniela Marzola Fialho²

RESUMO

Este estudo objetiva evidenciar as ações da Diretoria de Terras e Colonização (DTC) para o planejamento urbano e regional da metade norte do estado do Rio Grande do Sul (RS). Entre o final do século XIX e início do século XX, a política de colonização por imigração empreendida pelo governo estendeu-se para essa zona – ainda pouco ocupada para estes fins em razão da topografia difícil e densas florestas. Ao ser transferida da esfera federal para estadual em 1889, a DTC foi criada para gerir a colonização em 1907. No âmbito de suas competências, busca-se responder qual foi o papel deste órgão público no projeto político de modernização e desenvolvimento econômico do RS até 1928. Dentre as práticas do governo para o desenvolvimento do capitalismo estava o povoamento do território, a diversificação econômica e a melhoria dos transportes para a circulação dos produtos da área colonial. Buscando atender essas demandas, a DTC estabeleceu a criação de novas colônias amparadas por sedes urbanas, um Plano Geral de Viação e estudos das quedas d'água com potencial de energia hídrica para a região norte.

Palavras-chave: Diretoria de Terras e Colonização; Imigração; Planejamento urbano e regional; Projeto urbano; Modernização.

1 Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Franciscana - UFN (2010). Especialista *Latu Sensu* em Produção Civil pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul - PUCRS (2012). Mestre *Stricto Sensu* em Planejamento Urbano e Regional pelo Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional - PROPUR (2017) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS, no qual também cursa o Doutorado desde 2018/1, com bolsa da CAPES. É membro do Grupo de Estudos e Documentação em Urbanismo (GEDURB/UFRGS) e é membro pesquisador do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul (IHGRGS).

2 Graduada em Arquitetura pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS - (1989), Mestrado em Planejamento Urbano e Regional pelo PROPUR/UFRGS (1999). Doutora em História pela PPG/História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (2010). Realizou estágio de doutoramento no exterior com bolsa da CAPES - PDDE- (2006-2007) na EHESS - École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, França. Atualmente é professora associada 3 na Faculdade de Arquitetura e no Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

ABSTRACT

This objective study highlights the actions of the Diretoria de Terras e Colonização (DTC) for urban and regional planning in the northern half of the state of Rio Grande do Sul (RS). Between the end of the 19th century and the beginning of the 20th century, a policy of colonization by immigration undertaken by the government extended to this area – which was still somewhat occupied for these purposes due to the difficult topography and dense forests. When covered from the federal to state sphere in 1889, the DTC was created to manage colonization in 1907. Within the scope of its competences, it seeks to answer what was the role of this public body in the political project of modernization and economic development of RS until 1928. Among the government practices for the development of capitalism was the population of the territory, economic diversification and the improvement of transport for the circulation of products from the colonial area. Seeking to meet these demands, DTC distributed the creation of new colonies supported by urban headquarters, a General Transport Plan and studies of waterfalls with water energy potential for the northern region.

Keywords: Diretoria de Terras e Colonização; Immigration; Urban and Regional Planning; Urban Project; Modernization.

INTRODUÇÃO

Este estudo objetiva evidenciar as ações da Diretoria de Terras e Colonização (DTC) para o planejamento urbano e regional da metade norte do estado do Rio Grande do Sul (RS), consequência da política de colonização por imigração empreendida no período. Essa política governamental foi intensa até 1889 no RS – sobretudo pela presença do imigrante italiano³ –, perdendo força nos anos seguintes e voltado a crescer em 1907, mesmo ano em que a DTC foi criada. No âmbito de suas competências e da área territorial a qual foi incumbida de administrar, busca-se entender ainda o papel da DTC no projeto político de modernização e desenvolvimento econômico do RS, entre os anos de 1907 e 1928.

A Diretoria de Terras e Colonização – que será tratada aqui pela sigla DTC – foi criada pelo governo estadual, por meio do Decreto n. 1.018 de 5 de janeiro de 1907, com a incumbência de administrar as terras públicas e a colonização do território sul-rio-grandense – serviços transferidos do governo federal após a instauração da República (RIO GRANDE DO SUL, 1890; 1907). Mais especificamente, no ato de sua criação, os serviços da DTC estavam ligados à indústria agrícola pastoril, medição, demarcação, discriminação, legitimação de posse, concessão e venda de terras, da direção e fiscalização da colonização, incluindo a apresentação de todas as despesas dos serviços de terras e colonização, bem como detinha a responsabilidade

3 Entre 1876 e 1914, os italianos se tornaram metade (chegando a 3/4) do total da população imigrante (IOTI, 2010).

da cobrança da dívida dos colonos (GARCIA, 2023).

A DTC era parte da Secretaria dos Negócios das Obras Públicas (SOP) – órgão público criado em 1890 com a função de conduzir intervenções urbanas e de infraestrutura no RS – e foi extinta em 1928, quando seus trabalhos foram anexados à Diretoria de Agricultura, Indústria e Comércio, também parte da SOP. A criação de uma Diretoria específica com a função de administrar a questão fundiária do Estado foi parte da continuidade da política de colonização por imigração para fins de desenvolvimento agrícola que era empreendida desde o século XIX (GARCIA, 2023).

O trabalho da DTC deu-se especialmente na metade norte do RS. Até fins dos anos 1800 essa parte do território era pouco ocupada e explorada pelos colonizadores. A partir de 1875, com a chegada dos italianos, o Governo Imperial destinou a eles duas zonas de povoamento: as terras devolutas da Encosta Superior do Nordeste (entre o Rio das Antas e as colônias alemãs do baixo Rio Taquari e da bacia do Rio Caí) e as terras próximas à escarpa do Planalto, entre Santa Maria e Agudo. A Encosta Superior do Nordeste, ou Alto Uruguai, era “uma região montanhosa, coberta por uma densa floresta virgem, e isolada do Rio Grande do Sul real” (MANFROI, 2001, p. 51) e manteve-se desocupada⁴ até os anos 1870. Quanto mais próximo do Rio Uruguai, na divisa com o estado de Santa Catarina (SC), o relevo e a vegetação apresentam-se mais complexos, diferenciando-se geograficamente da parte sul, onde predomina a topografia mais amena, a vegetação de campos e sendo reconhecida como uma área historicamente ocupada por estâncias de gado (SOUZA, 2000). A divisão dos lotes coloniais dessas áreas não respeitou acidentes geográficos, somente as maiores altitudes, rios e afluentes. Cabe destacar que:

Os imigrantes italianos, chegados em grandes levadas a partir de 1875, receberam terras menores em área e de pior qualidade para o plantio do que aquelas dos alemães. Mais isolados e distantes de Porto Alegre e de rios navegáveis, localizados nas encostas da serra, os colonos italianos ainda apresentaram a desvantagem de produzir praticamente os mesmos produtos da área alemã. Encontraram um canal de comercialização já montado pelos alemães, que foram até a zona italiana para recolher seus produtos. (PESAVENTO, 1980, p.168).

4 Cabe destacar que aqui utiliza-se o termo “desocupada” para se referir à presença de população luso-brasileira, de imigrantes europeus e seus descendentes. A zona norte do RS já era previamente e historicamente ocupada por aldeamentos indígenas.

Em resumo, as terras disponíveis para os imigrantes italianos foram as que “sobraram”, pois “em 1875, as melhores terras do Rio Grande do Sul estavam ocupadas pela população luso-brasileira e pelos colonos de origem alemã.” (MANFROI, 2001, p. 51). Em cerca de dez anos os italianos ocuparam praticamente todo o espaço que lhes foi cedido (FROSI; MIORANZA, 1975).

Dentre as práticas do governo para o desenvolvimento do capitalismo no RS estava “o povoamento da região, a diversificação econômica, a facilidade para a circulação de mercadorias, o equilíbrio orçamentário e a incorporação do trabalhador à sociedade.” (KLIEMANN, 1986, p. 15). Sendo o RS “essencialmente agrário, como de resto do país, os problemas fundiários e de imigração começaram a ser encarados como prioritários.” (KLIEMANN, 1986, p. 39). Assim, a política imigratória e colonizatória tornaram-se um tema central – e um grande negócio – para o Partido Republicano Riograndense (PRR), que esteve à frente do governo gaúcho durante quase todo o tempo do recorte temporal deste estudo (RÜCKERT, 1997). De acordo com Rückert:

Com o advento do capitalismo industrial na Europa, com a passagem do Império para a República no país e as diretrizes político-partidárias do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), que visam ao progresso industrial, a renda capitalizada da terra torna-se o centro das atenções dos capitalistas comerciais e industriais, que passam a se interessar pelas terras no Norte rio-grandense (RÜCKERT, 1997, p. 141).

Nesse sentido, criada a DTC, foi delegada a ela a tarefa de gerir a colonização no Estado. Para tanto, foi dividida em três Seções responsáveis por diferentes assuntos: a 1ª Seção Terras, a 2ª Seção Colonização e a 3ª Seção Florestas e Agropecuária. Os assuntos da 1ª Seção Terras estavam relacionados à “ordem” pretendida para o Estado, enquanto os assuntos das 2ª e 3ª Seções estavam relacionados ao “progresso”. Desde o princípio, os serviços prestados pela 2ª Seção estiveram diretamente vinculados ao programa político de governo do Estado de base positivista:

No programa do PRR e na Constituição estadual de 14/7/1891, as diretrizes do positivismo castilhistas para o desenvolvimento do capitalismo no Rio Grande do Sul são, basicamente, a diversificação econômica; o desenvolvimento dos meios de transporte e uma preocupação social, implícita no programa de imigração e na incorporação do proletariado à sociedade. (RÜCKERT, 1997, p. 114).

Não sendo possível detalhar os trabalhos realizados por cada uma das Seções da DTC neste único trabalho, será dado foco à 2ª Seção Colonização por fazer parte de suas ações o estabelecimento físico dos imigrantes no território. De maneira geral, a 2ª Seção Colonização era responsável pela criação, estabelecimento e fiscalização de novas colônias e seus lotes rurais, realização de projetos urbanos e construção de povoados/sedes urbanas para essas colônias, construção e manutenção de estradas, projeção de linhas férreas, levantamento e aproveitamento de quedas d'água como potencial elétrico e demarcação de terras indígenas – este último um serviço pioneiro à nível nacional. Ainda de forma pontual, realizou pesquisas em águas termais para a criação de balneários e esteve na vanguarda da percepção da necessidade de conservação de lugares históricos do RS, como as ruínas de São Miguel. Todos os serviços eram realizados por meio de comissões técnicas distintas para cada colônia, pertencentes à 2ª Seção, denominadas Comissões de Terras e Colonização (GARCIA, 2023).

Do ponto de vista social, a 2ª Seção apoiava a imigração espontânea, ou seja, “a entrada de estrangeiros por suas próprias expensas e vontade, sem interferência qualquer” (LAZZARI apud IOTTI, 2010, p. 6); ainda pretendia a proteção de povos indígenas da região norte por meio da demarcação de suas terras e a fixação dos nacionais ou brasileiros à terra, visando uma redução de conflitos – havendo assim um viés “civilizatório” associado à questão da colonização (KLIEMANN, 1986). Do ponto de vista técnico, defendia o investimento em diferentes meios de transporte para interligar o território e o estudo de locais com potencial hídrico para geração de energia. Contudo, pode-se dizer que o principal serviço da 2ª Seção era a criação de novas colônias na parte norte do RS e a realização de projeto e implantação de novos povoados/sedes urbanas – futuras cidades (GARCIA, 2023).

Durante a existência da DTC foram realizados relatórios anuais dos serviços executados e que faziam parte dos relatórios da SOP⁵. Além de textos, eram encartadas fotografias, mapas temáticos do estado, plantas gerais das colônias e os projetos urbanos para novos povoados. Buscando atingir o objetivo deste trabalho, adotou-se a produção documental da DTC como fonte de pesquisa. Foram consultados os relatórios da SOP disponíveis no Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul (IHGRGS), no Memorial do Legislativo do Rio Grande do Sul e da biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH).

5 Os relatórios da SOP se constituem brochuras compostas por relatórios individuais de cada uma das Diretorias que compuseram a SOP, entre elas a Diretoria de Obras Públicas, Diretoria de Viação, Diretoria de Viação Fluvial. Essas Diretorias eram criadas ou suprimidas ao longo do tempo e seus relatórios eram escritos por seus Diretores.

Com intuito de atingir o objetivo geral, este estudo buscará entender primeiramente a perspectiva da DTC na política de colonização em seu período de atuação. Na sequência, serão reconhecidos os trabalhos técnicos ambicionados pela Diretoria com fins de viabilizar a colonização e a urbanização da parte norte do RS: os projetos de novas sedes urbanas, o desenvolvimento dos transportes por meio do Plano Geral de Viação e a disponibilidade e levantamento do potencial hídrico das águas do norte gaúcho.

1 A DTC E A POLÍTICA DE COLONIZAÇÃO

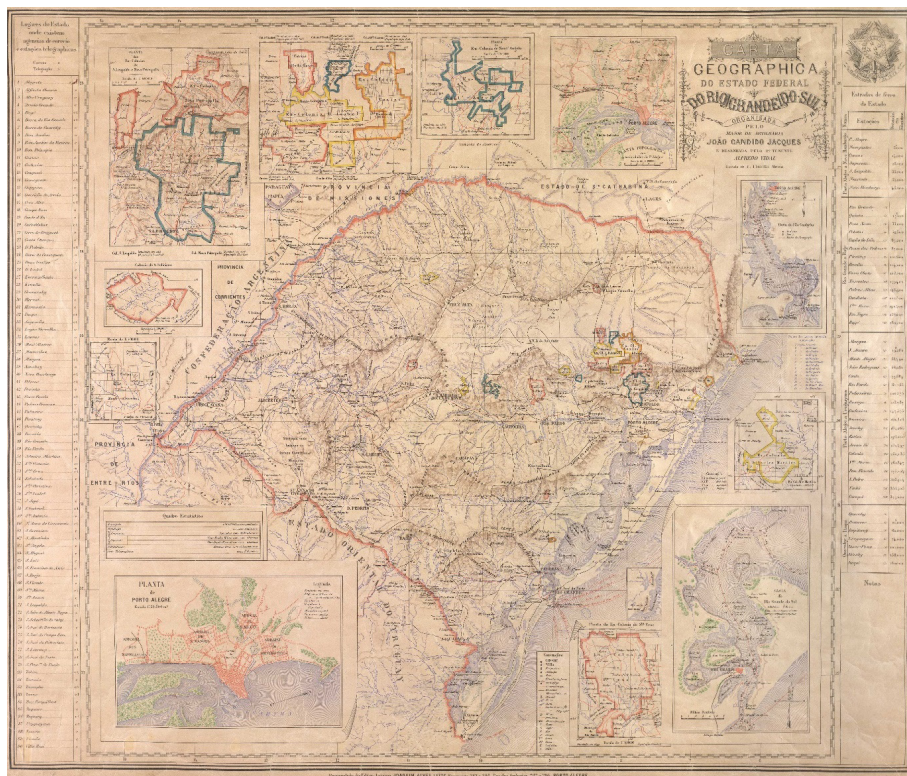
Após a instituição da República, a nova Constituição concedeu “liberdade de ação aos estados na resolução dos problemas de imigração e colonização” (IOTTI, 2010, p. 56), trazendo alterações na forma com que seria conduzida a questão. Contudo, dificuldades entre o governo Federal e os Estados Federados perpetuaram-se mesmo após a transferência das terras devolutas e do serviço de venda dos lotes coloniais. Entre 1890 e 1914, a disputa pela competência administrativa da colonização prejudicou os serviços, pois a transmissão das colônias Imperiais para o Estado aconteceu com lentidão (IOTTI, 2010; ROCHE, 1969).

Em 1891, a maior parte das colônias ou ex-colônias do RS estava localizada na borda inferior do Planalto Meridional, irradiando-se de Porto Alegre⁶. As principais colônias ou ex-colônias eram São Leopoldo, Nova Petrópolis, Dona Izabel, Antônio Prado, Alfredo Chaves, Caxias, Conde d’Eu, Santo Ângelo (Agudo), São Feliciano, Monte Alverne, Silveira Martins e Santa Cruz (Imagem 1). Na porção mais ao norte ainda eram escassas, existindo basicamente as colônias Ijuhy, Toropy, Guarany, Jaguary, Lagoa Vermelha e algumas de menor importância⁷.

6 Entre 1825 e 1917, mais de 150 colônias foram criadas no RS pela União, pelo Estado, por municípios ou por particulares (ROCHE, 1969).

7 Colônia Militar do Alto Uruguay, Colônia Militar de Caseros, Mundo Novo, Estrela, Conventos, Sinimbu, Três Forquilhas, Borussia, São Pedro de Alcântara e Villanova.

Imagem 1 – “Carta Geographica do Estado Federal do Rio Grande do Sul”, 1891.



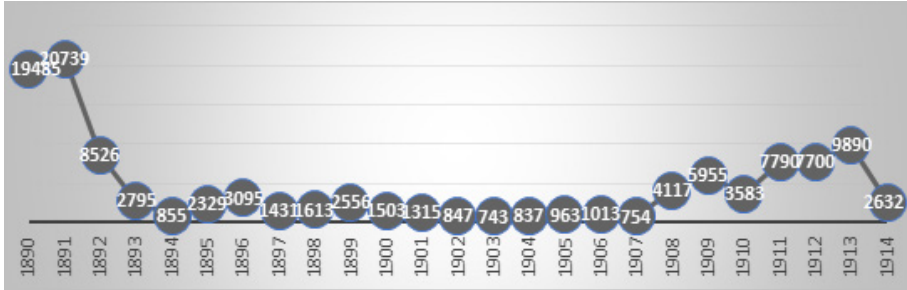
Fonte: Acervo da Biblioteca Digital Luso-Brasileira.

Iniciado o período republicano observou-se uma diminuição na entrada de colonos no RS devido à ausência de recursos da União, que passaram a se destinar prioritariamente para a imigração em São Paulo e sua rentável agricultura cafeeira. Sem o recurso, o governo gaúcho entendia a colonização como um grande gasto público e passou a adotar uma política anti-imigratória (IOTTI, 2010).

Até 1895, a gestão da colonização foi orientada pela Delegacia Especial para Terras e Colonização, de nível federal, dirigida pelo Engenheiro José Montaury. Estavam sob o seu comando seis Comissões de Terras e Colonização: Guarany, Ijuhy, Jaguary, Barão do Triunfo, Marquez do Herval e Alfredo Chaves. Naquele ano, “a Lei Orçamentária transferiu aos estados o serviço de colonização e concedeu créditos ao Rio Grande do Sul, como auxílio à colonização europeia.” (IOTTI, 2010, p. 82). Assim, foi designado à Diretoria de Obras Públicas, Terras e Colonização (Diretoria anterior à DTC) da SOP os serviços relativos à questão da colonização. Contudo, so-

mente em 1907 – mesmo ano de criação da DTC –, com a criação de acordos entre a União, Estados e companhias de navegação e férreas, foi retomada a corrente migratória para o RS, especialmente entre os anos 1911 e 1913⁸, findando em 1914 (IOTTI, 2010) (Gráfico 1).

Gráfico 1 - Entrada de imigrantes no Rio Grande do Sul entre 1890 e 1914.



Fonte: Elaborado pelas autoras com base em Iotti (2010).

No período de crescimento da entrada de colonos (1907 a 1913) a DTC explicou como os imigrantes eram recebidos:

[...] na cidade do Rio Grande, quer dizer, recebe-os á porta, onde os toma sob sua conta, encaminhando-os para as colonias. Chegados á colonia, escolhem um lote de 25 hectares, que lhes é cedido a preço modico e a praso longo (5 annos), ao mesmo tempo que recebem a ferramenta indispensável. No primeiro semestre dá-se-lhes trabalho em caminhos vicinaes, a rasão de 500 réis por metro linear e até o auxílio maximo de 125\$000 por familia. No caso de molestia e falta de recursos, tem o immigrante, durante o primeiro anno de estabelecimento, auxilio para dieta, medicamentos e outros soccorros de que venha a necessitar e lhe possam ser prestados. Por outro lado, ainda no primeiro anno do estabelecimento, ficam isemptos de impostos. (SOP, 1910, p. 87).

Seguindo as teses do PRR, a DTC defendia a imigração espontânea e a garantia de lotes para descendentes dos colonos das antigas colônias em oposição à imigração “engajada”, praticada pela União (ROCHE, 1969; KLIEMANN, 1986). Porém:

8 Total de imigrantes entrados no RS em 1890 foi de 19.485, em 1907 foi de 754, em 1910 foi 3.583, em 1911 foi de 7.790, em 1912 foi de 7.770, em 1913 foi de .9890 e em 1914 foi de .2632 (IOTTI, 2010).

Teoricamente, a imigração deveria ser espontânea. Na prática, até 1914, o Estado financiou transportes e fez empréstimos para o alojamento e compra da terra por parte dos imigrados. Havia também a possibilidade de os colonos receberem algum dinheiro pelo trabalho em abertura de estradas, construção de pontes e obras públicas em geral. Esses trabalhos eram, no entanto, limitados, pois o objetivo era manter o colono preso ao lote agrícola. (KLIEMANN, 1986, p. 97-98).

Nesse sentido, “espontâneos ou tendo gozado a viagem gratuita oferecida pela União, os imigrantes não interessam ao Estado senão quando se destinam às suas colônias e nelas praticam a agricultura.” (ROCHE, 1969, p. 123). A compra a prazo da terra e a consequente dívida tornou-se um meio eficaz de “estabilizar a população rural e prender, assim, o homem à terra.” (ROCHE, 1969, p. 123). Todavia, nem sempre as terras recebidas pelos imigrantes eram de boa qualidade e as adversidades em questões de saúde e alimentação eram várias. Era recorrente a procura por outras terras e por trabalho nas cidades, visto que muitos imigrantes não tinham conhecimentos agrícola (como espanhóis e poloneses). Sendo assim, recebiam um lote rural, mas trabalhavam com outras atividades, como artesanato ou no comércio, e desejavam se estabelecer em colônias com centros urbanos mais desenvolvidos. No entanto, ao governo interessava a vinda de imigrantes com conhecimentos agrícolas que deveriam se fixar nas colônias novas – áreas ainda despovoadas (KLIEMANN, 1986).

Em 1914 foi desfeito o acordo entre União e Estado para o envio de imigrantes pela Diretoria do Serviço de Povoamento do Solo. Além disso, a regulamentação da imigração espontânea, por meio do Decreto 2.098 de 13 de julho de 1914, reduziu a corrente imigratória (IOTTI, 2010). Pelo decreto, o imigrante não receberia nenhum favor, a não ser a venda de um lote a crédito e informações sobre as colônias. “Assim, o governo, após ter utilizado, durante quase um século, todos os meios para atrair colonos europeus, suprimia todos os favores a fim de reduzir a corrente imigratória.” (MANFROI, 2001, p. 61). O Governo Estadual extinguiu os créditos e as vantagens que atraíam novos colonos europeus para o sul, pois foi entendido que as proporções atingidas pelo empreendimento imigratório estavam tornando-se danosas à economia, chegando ao fim a imigração subvencionada no RS (MANFROI, 2001). Ainda mais decisivo para o estancamento da imigração, foi a eclosão da Primeira Guerra Mundial em 1914 (MANFROI, 2001; IOTTI, 2010).

O então governador Borges de Medeiros advertia que não era neces-

sária a introdução de novos imigrantes no RS, pois já havia uma população com capacidade de produção suficiente. De tal modo, pretendia colonizar o território com imigrantes já estabelecidos e acreditava “que o clima e a fertilidade do solo seriam suficientes para continuar atraindo imigrantes ao Rio Grande do Sul.” (MANFROI, 2001, p. 61). Todavia, sem conceder auxílios aos imigrantes, o “princípio da espontaneidade da colonização, que o Governo rio-grandense há muito tempo quisera aplicar, não teve êxito senão às vésperas da guerra de 1914-1918.” (ROCHE, 1969, p. 124).

Após 1914 o governo passou a se preocupar somente “com a colonização e as questões administrativas e jurídicas que ele comportava” (MANFROI, 2001, p. 61) – mantendo a DTC à frente deste serviço. Cessada a imigração oficial, a DTC “completamente reorganizada, ocupa-se especialmente com a resolução dos problemas que a emancipação dos núcleos coloniais e a legitimação das propriedades apresentam.” (ROCHE, 1969, p. 118).

O período de disseminação do capitalismo no país concomitante à instituição da República exigia propostas políticas na direção do “progresso”, de tal modo que “abrir as terras do Norte do estado à colonização torna-se no Rio Grande do Sul, uma necessidade criada e uma linha de ação do governo republicano positivista.” (RÜCKERT, 1997, p. 99). As colônias localizadas na Encosta Inferior e Superior do Nordeste e na Depressão Central já se encontravam praticamente esgotadas e houve a necessidade de se ampliar os limites da ocupação. Com isso, a imigração irradiou para além do Rio das Antas e tomou a parte norte do RS. A partir de 1914:

A irradiação italiana atingiu toda a margem meridional do Planalto e, a leste, alcançou os Aparados da Serra. Mas a grande linha de conquista foi a direção noroeste. Depois de ter ocupado as últimas reservas florestais do vale do Rio Uruguai, se estendeu pelo oeste catarinense, ao longo da estrada Chapecó-Civelândia, e pelo sudoeste paranaense. Toda esta região foi povoada por descendentes dos primeiros imigrantes, alemães, italianos e poloneses. Mas a presença do elemento italiano foi predominante na maioria destas zonas coloniais. (MANFROI, 2001, p. 69-70).

A parte norte, principalmente nas proximidades do Rio Uruguai (que divide os estados do RS e SC), foi colonizada por imigrantes de diferentes etnias, diferenciando-se das colônias antigas. Sobre o assunto, ainda convém informar que:

A fundação das novas colônias obedecia à expansão demográfica das antigas colônias, como ao crescimento constante da imigração, sobretudo italiana. Toda a Encosta da Serra, o Planalto Meridional e setentrional foi lentamente ocupado pelos novos imigrantes e pelos colonos das antigas colônias. As novas colônias fundadas nessas regiões foram mistas, a fim de evitar o perigo da homogeneidade cultural. (MANFROI, 2001, p. 59).

A entrada de novos imigrantes unida à crise que os filhos dos antigos colonos enfrentavam em busca de lotes rurais obrigou, enquanto alternativa, “a abertura de projetos de colonização de companhias particulares ou públicas.” (RÜCKERT, 1997, p. 115). Dessa forma, inaugurou-se na região norte do RS um amplo mercado de terras conjugado à construção de ferrovias que interligariam as colônias com as regiões mais economicamente dinâmicas do país.

2 PLANEJANDO UM TERRITÓRIO: A DTC E AS COLÔNIAS DO NORTE DO RIO GRANDE DO SUL

A DTC defendia o mote “povoar é governar” (SOP, 1913, p. 72) e atentava para a necessidade de criar condições de desenvolvimento econômico para a área que receberia os colonos, em vez de dar continuidade à introdução de levas de imigrantes sem o devido planejamento urbano e regional do território. Para vencer a demanda, simultaneamente à criação de novas colônias no norte a DTC realizou projetos de sedes urbanas para as mesmas, estudos de diferentes tipos de interligações modais e levantamentos das quedas d’água da região para utilizá-las como fonte de energia – trabalhos técnicos que, em conjunto, eram considerados fundamentais para o desenvolvimento econômico da chamada “nova zona pioneira” de colonização (ROCHE, 1969, p. 123)

2.1 Projetos de sedes urbanas para as colônias

Com a criação da DTC em 1907 – composta de um quadro de engenheiros alinhados à tarefa de modernização do Estado – a maneira de se demarcar colônias e de se projetar sedes urbanas passou a ser repensada, desenvolvendo-se procedimentos técnicos na busca de uma “organização urbana” (GARCIA, 2023).

De acordo com Salgueiro (1995), “organização” é um termo característico saint-simoniano ligado à noção de sistema. Para os positivistas que tinham como lema político “ordem e progresso”, era buscada a “organiza-

ção” de cada coisa para uma orientação ética perfeita da vida social. Nesse sentido, a noção de “organização” no RS, por meio da DTC, e em outros locais, foi atribuída também às questões urbanas, intrínsecas às questões sociais (GARCIA, 2023).

O processo de projetar novas sedes urbanas para imigração, iniciou-se efetivamente em 1912, momento em que a DTC passou a defender a prévia “organização” da colonização a partir de uma “sistematização” dos serviços (SOP, 1912). A ideia era situar novas colônias e suas sedes urbanas com base em um planejamento físico, administrativo e econômico de modo a garantir o “progresso”, melhorando também as colônias existentes em termos de infraestrutura. Essa “sistematização” se daria por meio de estudos que culminaram em regulamentos.

A DTC julgava ser o fator locacional e a rede de transportes preponderantes para a fundação de novas colônias e sedes urbanas como forma de garantir desenvolvimento econômico. Em seus estudos, a DTC comparou colônias existentes com ou sem acessibilidade à ferrovia – principal meio de transporte à época – e diagnosticou o “inconveniente da fundação de núcleos coloniais em regiões que não disponham de meios de transporte fáceis, por outro lado, a urgência de dotar de tais meios as colônias onde eles ainda não existem.” (SOP, 1913, p. 91). Ainda percebeu um problema na maneira de subdividir os lotes rurais e do local das sedes urbanas, pois eram feitos sem o levantamento e planejamento prévio da viação (fosse por terra ou por água) e sem levantar a topografia local. Desse modo, algumas medidas deveriam ser tomadas para a demarcação de novas colônias, averiguando se as “regiões disponham já, ou estejam por dispôr em curto prazo, de vias de exportação, ferreas ou fluviais.” (SOP, 1915, p. 86). Para atendê-la, tornava-se essencial também o “levantamento prévio dos principais cursos d’água.” (SOP, 1915, p. 86). Essas medidas estavam associadas a trabalhos técnicos como levantamentos, projetos e implantação de novas estruturas viárias.

No relatório da DTC de 1916 está presente o título “*Remodelação dos serviços de colonização*” (SOP, 1916, p. 138), que buscava o aperfeiçoamento do ordenamento da propriedade territorial e o melhoramento dos serviços de colonização, em razão da avolumada população agrícola presente no RS na década de 1910. Segundo a DTC, só foi possível realizar a Remodelação após a União extinguir o acordo que concedia vantagens aos imigrantes, em 1914, ano em que praticamente cessou a imigração para o RS (SOP, 1916).

O texto ainda apresentava questões sobre a localização de novas colônias, entre elas: a obrigação dos núcleos coloniais serem dotados de infraestrutura viária de exportação (férica ou fluvial) e a não ocupação de cumes

e encostas com mais de 30% de inclinação e matas de pinhal. A partir da escolha das terras, deveria ser realizada uma planta da região levantando os cursos d'água e o traçado das principais estradas de rodagem – que deveriam convergir para as estações férreas ou rios navegáveis. As linhas férreas e os rios navegáveis precisariam guardar faixas de mato de 8 km para cada lado destinadas à exploração florestal. A colônia deveria ter lotes rurais com média de 25 ha (não menores do que 15ha e nem maiores do que 35ha), com qualquer formato, mas de preferência retangular, estar subordinado à hidrografia e à viação existente ou projetada, dotado de caminhos vicinais e com demarcação das áreas florestais (SOP, 1916; GARCIA, 2023).

No texto do último item da Remodelação, chamado “*Organização de povoados*”, a DTC demonstrou ciência e criticou a maneira que se implantavam povoados no RS até então, ou seja, com traçado regular ou xadrez, com orientação solar norte-sul ou leste-oeste, com repetições das dimensões das quadras e sem adaptação ao relevo. Para os técnicos, “até poucos annos atraz o serviço de colonisação era realisado de maneira pouco cautelosa, pouco pratica, particularmente sem subordinação ao solo, o que aliás constitue condição fundamental quando se tem de agir sobre elle.” (SOP, 1916, p. 22).

Em 1922 foi redigido o “*Regulamento de Terras Públicas e o seu povoamento*” (Decreto 3.004, de 10 de agosto de 1922), escrito pelo Diretor da DTC Engenheiro Carlos Torres Gonçalves, mas assinado pelo Secretário de Obras Públicas Ildefonso Soares Pinto, que substituiu o “*Regulamento de Terras Públicas*” (Decreto n. 3.313, de 4 de julho de 1900).

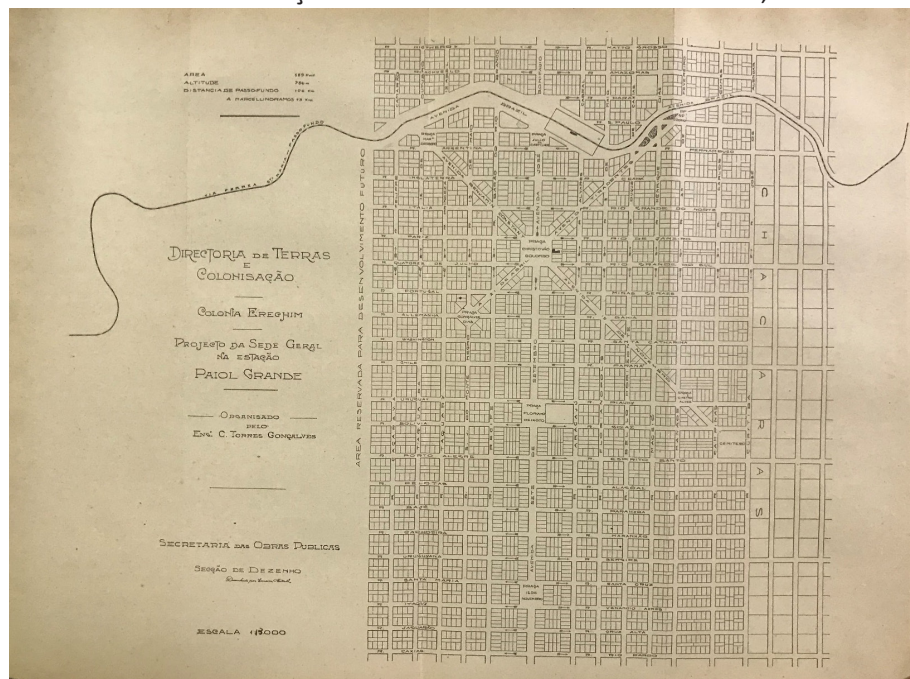
Neste Regulamento ficou determinado que dentro dos limites territoriais de uma nova colônia, áreas de 1000ha a 4000ha seriam resguardadas para a constituição de sedes urbanas, especialmente as próximas a quedas d'água ou a fontes minerais, caso existissem, e a distância dessas áreas não deveria ser menor do que 10 km e nem maior do que 30 km. Ainda foram apontadas normativas referentes à demarcação de lotes rurais, cursos d'água, estradas de rodagem e caminhos vicinais (RIO GRANDE DO SUL, 1922).

No Artigo 30 foi consolidada a questão da necessidade de projeto urbano prévio e do levantamento topográfico para a definição do traçado das futuras sedes. Além disso, é possível elencar cinco principais diretrizes para a concepção de projetos urbanos para novas sedes. A primeira estava ligada ao aproveitamento da topografia ou “condições estheticas naturaes” (RIO GRANDE DO SUL, 1922, p. 262) para definição do traçado das ruas e a forma e dimensão dos quarteirões, lotes e praças. Como visto, para a DTC, isso se refletiria em economia, pois haveria menos movimentação de terra

e se aproveitaria o relevo para a instalação da rede de esgoto. A segunda estava ligada ao sistema de abastecimento de água e de esgoto, onde a água deveria ser acessível no local e ambos os sistemas deveriam ser previamente projetados. A terceira tratava da localização e da facilidade de acesso aos cemitérios pela população, ou seja, em meio à sede urbana. A quarta previa a reserva de áreas ou lotes para destino público e, por fim, a quinta tratava da constituição de chácaras limítrofes para fins de expansão urbana.

Para cada colônia era prevista uma “sede principal” – que deveria receber um projeto urbano e a instalação de um escritório da Comissão de Terras e Colonização, responsável pela administração daquela colônia. Por conta da alta procura por terrenos e dificuldades no andamento dos trabalhos da DTC, por vezes, os imigrantes iniciavam suas habitações antes da implantação de uma sede. Essas então eram tratadas pela DTC como “sedes provisórias”, pois não receberam projeto urbano prévio. Também existiam as chamadas “sedes secundárias”, surgidas espontaneamente próximas a estações férreas, porém, não eram consideradas “provisórias” e sim de menor envergadura e importância (GARCIA, 2023).

Imagem 2 - “O Projeto da Sede Geral na Estação Paiol Grande”, projeto de Carlos Torres Gonçalves e desenho de Ernani C. F. Müzzel, 1914.



Fonte: SOP (1914, [n,p]). Acervo do Memorial da Assembleia Legislativa do RS.

Entre 1907 e 1930, oito povoados ou sedes urbanas para colônias criadas pelo Estado receberam projetos urbanos da DTC. Na seguinte ordem temporal, foram eles: “Paíol Grande” ou Erechim (Imagem 2) – nova sede principal da Colônia Erechim; “Marcellino Ramos” – uma sede secundária da Colônia Erechim; “Santo Christo” (atual cidade de Santa Rosa) – uma sede secundária da Colônia Santa Rosa; “Santa Rosa” – nova sede principal da Colônia Santa Rosa; “Porto Lucena” – sede da Colônia Guarany; “Sobradinho” (Imagem 3) – sede do município de Soledade; e “Cruzeiro do Sul” – sede principal da Colônia Palmeira, que recebeu um projeto urbano e posteriormente uma revisão do mesmo, passando a chamar-se “Irahy” (GARCIA, 2023).

Imagem 3 - “Projecto da Séde Sobradinho”, projeto de Manoel Luiz Borges da Fonseca e desenho de Ernani F. Müzzel, 1926.



Fonte: SOP (1926, [n.p.]). Acervo da Mapoteca do IHGRGS.

Todas as sedes urbanas citadas foram implantadas pela DTC e pelas suas Comissões de Terras e Colonização durante o seu período de atuação, com exceção⁹ da nova sede urbana para a Colônia Santa Rosa. A DTC previu que essas sedes urbanas tornar-se-iam cidades e todas as que foram implantadas chegaram a esta categoria administrativa dentro de alguns anos (GARCIA, 2023).

9 Por aguardar a realização de projetos de água e esgoto foi-se postergando sua implantação. Com base nos relatórios da DTC, não se tem maiores explicações sobre sua não implantação.

2.2 Um plano geral de viação

A interligação modal – por estradas de ferro, de rodagem e vias fluviais – do RS era vista pela DTC como uma obra imprescindível – senão a principal – dentro do projeto de desenvolvimento econômico do PRR e, especialmente, das novas colônias do norte (GARCIA, 2023). Para seus técnicos, “desenvolver o systema de viação e a navegação interna é preceito da Constituição do Estado que se tem procurado observar fielmente.” (SOP, 1898, p. 10).

No final do século XIX já se discutia o desenvolvimento de um plano de viação dentro da SOP. Todavia, naquele momento eram feitas apenas melhorias em estradas com urgência em atender a necessidade de comunicação, realizando-se também projetos e construções de pontes nas zonas colonizadas (SOP, 1898). Para a SOP:

[...] execução constituirá a completa felicidade da população colonial, que assim terá a facilidade precisa para a saída de seus productos, que chegarão aos centros consumidores, por preço mais rasoaveis, com proveito para todos e que além d'isso estabelecerá communicações faceis e rapidas com os centros mais adeantados, trazendo, como consequencia, o progresso tão necessario ao desenvolvimento da região colonial. (SOP, 1898, p. 56).

De acordo com Roche (1969, p. 55), “o que mais surpreende o europeu, quando toma contato com o continente americano, é a imensidão do espaço e a dificuldade das comunicações” – assim, os meios de comunicação eram um problema a ser superado. Conforme a franja da colonização se afastava do mercado principal Porto Alegre, o fator distância recaía sobre o valor dos produtos agrícolas das colônias. Nesse sentido, desde sua criação, a DTC condenava a maneira como foi conduzida a colonização pelo Império, pois teria ocorrido em locais sem vias de comunicação, o que dificultou o desenvolvimento e, por vezes, levou colônias ao fracasso. Para a DTC, a melhoria da viação nas colônias existentes era mais urgente do que a criação de novos núcleos em locais com acesso limitado (GARCIA, 2023).

No caso da primeira colônia de imigração do RS, São Leopoldo, próxima a Porto Alegre, a via fluvial foi a crucial para seu estabelecimento e prosperidade. Contudo, a posterior construção da linha férrea veio estreitar ainda mais a ligação com capital, por onde escoavam os produtos coloniais. “O resto da rede férrea rio-grandense, estabelecida, antes de tudo, por razões estratégicas, foi construída muito lentamente.” (ROCHE, 1969, p. 62). A linha que liga Porto Alegre a Uruguaiana foi iniciada em 1877, em Mar-

gem, no Rio Taquari, atingindo Cachoeira em 1883, Santa Maria em 1884, Cacequi em 1890, chegando em 1907 ao extremo-oeste gaúcho – Alegrete e Uruguaiana (ROCHE, 1969). Para Roche:

[...] para que o Planalto começasse a ser realmente integrado no resto do Rio Grande do Sul, foi preciso esperar a construção de uma via férrea à linha-tronco Porto Alegre-Uruguaiana. A grande linha de estrada de ferro partiu de Santa Maria, tocando Cruz Alta em 1894, Passo Fundo em 1900, Marcelino Ramos em 1910. Um ramal uniu Cruz Alta a Ijuí em 1911, a Santo Ângelo em 1915 e a Santa Rosa em 1940. (ROCHE, 1969, p. 63).

Em 1889, com o fim da Revolução Federalista (1885) e o aumento do fluxo de colonos para as colônias do norte, foi inaugurado o trecho São Paulo-Rio Grande, que se ligou a Passo Fundo, no Planalto Médio, tornando o município bem-sucedido economicamente. Pode-se dizer que a construção de ferrovias no norte do RS passou por dois momentos principais: “a) o início de sua construção, entre 1889 a 1903, com capitais belgas e b) entre 1906-1920, sob o domínio de capitais administrativos pelo Grupo ou Sindicato Farquhar.” (RÜCKERT, 1997, p. 117).

As estradas de rodagem começaram a ser abertas no RS após o fim da Revolução Farroupilha, buscando melhorar a comunicação entre as colônias germânicas. Entre as principais estradas do RS estavam a Estrada Mundo Novo (São Leopoldo-Taquara-São Francisco de Paula), Rio Branco (São Sebastião do Caí-Caxias), Buarque de Macedo (Montenegro-Lagoa Vermelha), Borges de Medeiros (Estrêla-Passo Fundo) e Júlio de Castilhos (São Sebastião do Caí-Vacaria). Em fins do século XIX até a Primeira Guerra Mundial, as condições das estradas eram extremamente precárias, tendo esse tipo de modal recebido real atenção somente após o surgimento do automóvel. A primeira estrada de cimento, com 34 km, foi construída em 1934 entre Porto Alegre e São Leopoldo, sendo em seguida criado, em 1937, o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER) do RS (ROCHE, 1969; GARCIA, 2023).

Em 1910 o Diretor da DTC propôs que a viação interna das colônias voltasse a ser realizada pela DTC, como parte do serviço de colonização, retirando-o da Diretoria de Viação, da SOP (SOP, 1910). O engenheiro era um árduo defensor da construção de diferentes modais de comunicação nas colônias e salientava que:

A viação geral do Estado, como a viação interna das colônias, em regra, é muito má ainda no Rio Grande do Sul. En-

tretanto, as necessidades da viação são de tal sorte que antes uma viação defficiente do que nenhuma. Cumpre, porém, observar que nós podemos ter viação, e boa viação. (SOP, 1910, p. 108).

No relatório da DTC de 1911, no texto “*Algumas notas sobre o desenvolvimento industrial do Rio-Grande do Sul*”, escrito por Carlos Torres Gonçalves, foi reconhecida a necessidade de desenvolvimento de um plano geral de viação, que deveria focar em ferrovias, estradas de rodagem e navegação. O plano seria imperativo para o desenvolvimento industrial da nova frente colonial, apesar do relevo e vegetação difíceis (SOP, 1911).

Torres Gonçalves alertou o governador que transportes rápidos e econômicos – disponibilizados pela construção e manutenção de estradas de rodagem – configurariam o sucesso da região colonial. Citou, por exemplo, o 1º Congresso Internacional de Estradas de Rodagem, ocorrido em 11 de outubro de 1908, em Paris, realçando a importância do automobilismo (SOP, 1908). Segundo a DTC:

O Rio Grande possui uma rede, cuja construção obedeceu a outros intuitos perfeitamente justificaveis; mas para continuar a progredir, e attendendo a que seus centros de produção são pequenos, carece, aparte a navegação, somente de boas estradas de rodagem, onde o automóvel, em franca concorrência com os outros vehiculos de transporte, pôssa circular com mais economia do que o trem na linha ferrea. Acresce a circumstancia de estarem os centros agricolas localizados na região montanhosa, difficil de galgar por uma estrada de ferro, devido ás obras consideraveis que o traçado exige, e que encarecem a contrução; e, quanto ao tráfego, á influencia enorme das rampas, de que se póde dar uma ideia dizendo que a rampa de 3% que, na estrada de rodagem, apenas duplica o esforço de tracção sobre o que é necessario em nível, na estrada de ferro o decupla. (SOP, 1908, p. 15).

Advertiu ainda que no RS era priorizada a construção de vias férreas e que “poucas pessoas se dão conta da utilidade da canalisação dos rios e da existencia de boas estradas de rodagem, porque são cousas que ainda aqui não se viram.” (SOP, 1911, p. 167). Para Torres Gonçalves a canalização de um rio seria mais econômica que a construção de estradas de ferro e, além disso, percebia uma concentração e uma dependência perigosa sobre o modal ferroviário, que tinha suas companhias em decadência no período, em detrimento à utilização das vias fluviais (SOP, 1911). No geral, o Diretor entendia que:

[...] para povoar novas terras é preciso estudar a sua situação e qualidade; os meios de transporte e os mercados de consumo; é preciso realizar inteligentemente o seu parcelamento, subordinando-o às condições topográficas; escolher a situação dos povoados destinados a servirem de centros de convergência da actividade local, etc. Isto sómente quanto ao aspecto economico e administrativo. (SOP, 1913, p. 72).

Em 1915, foram propostas algumas providências diretamente ligadas à implantação de novos núcleos coloniais e meios de comunicação, consideradas “medidas industriais”, ou seja, para o desenvolvimento industrial da região, pois:

Um serviço methodico de colonisação não pode ser convenientemente organizado sem a existencia ou próximo do estabelecimento de uma viação geral para a exportação, ferrea ou fluvial; ao mesmo tempo, em cada região, sem uma rede subsidiaria interna para a circulação da produção, geralmente de estradas de rodagem; e que esta seja completada por outra mais desenvolvida de caminhos vicinais. Exige além disso, o prévio estudo topographico dos terrenos destinados á subdivisão em lotes e á instalação dos povoados, e em resumo, o conhecimento dos recursos naturaes de cada região, afim de ser instituído o seu melhor aproveitamento. (SOP, 1916, p. 134).

Para a DTC, as estradas da zona colonial deveriam ser divididas em “estradas de rodagem” (macadamizadas ou não) e “estradas ordinárias” (terreno natural com obras de arte ou sem obras de arte). Ainda buscavam definir as “estradas gerais” que seriam construídas e conservadas pelo Estado, dando comunicação direta aos portos e centros principais e zonas de produção. As estradas de grande comunicação ainda se ligariam a estradas menores chamadas de “junção”. Todas as estradas deveriam convergir para Porto Alegre (SOP, 1908).

A demarcação de estradas de rodagem seguiria “as regras praticas estabelecidas para o caso pela experiencia secular na Europa” (SOP, 1916, p. 141). No entanto, a construção nem sempre decorria facilmente, visto a dificuldade do relevo e da vegetação do Alto Uruguai. Para piorar, as estradas de rodagem e caminhos vicinais eram de terreno natural, sendo necessária uma constante manutenção para mantê-las trafegáveis. Como exemplo das dificuldades de execução, está a construção da estrada para a sede urbana de Iraí, onde foram feitos desmatamentos de cerca de 40 m de largura e terraplenagem em locais bastantes complexos (SOP, 1918) (Imagem 4).

Imagem 4 - Fotografia intitulada “Estrada em construção para as fontes do “Mel” - Trabalhos summarios de terraplenagem para o prompto acesso”, Comissão de Palmeira, 1918.



Fonte: SOP (1918, [n.p]). Acervo do Memorial do Legislativo do RS.

Para a manutenção das estradas, desde 1916, os colonos eram obrigados a manter o roçado da estrada ou caminho correspondente ao seu lote rural (SOP, 1916). Ainda conforme o Regulamento de Terras de 1922 deveriam prestar “6 dias de serviço, anualmente, por lote, na conservação e melhoramento das estradas e caminhos de rodagem fronteirais ou das circunvizinhanças.” (RIO GRANDE DO SUL, 1922, p. 266-267). Aproveitava-se assim a mão de obra do próprio colono para economia na execução do “alargamento de caminhos vicinaes e transformação em estradas, sob a direcção da administração da colônia.” (SOP, 1923, p. 498).

Com base em referências de congressos internacionais, como o 1º *Congresso Nacional de Navegação Interior*, ocorrido em Bordéus, na França, em 1907, Torres Gonçalves destacava também importância do desenvolvimento do transporte fluvial aliado às estradas de rodagem (SOP, 1916). Dentre as vias com possibilidade de navegação, estudadas pelos técnicos, havia “menção especial da importante via natural que o grande rio Uruguay constitue, já para o tráfego de embarcações, já para a descida de madeiras embalsadas, mesmo no seu estado actual, e sobretudo em próximo futuro, depois de canalizado.” (SOP, 1916, p. 158).

A partir de 1916, a DTC passou a apresentar anualmente um mapa esquemático dos trabalhos de viação, focando na metade norte. Nos mapas

eram demarcadas as colônias públicas e particulares, cidades existentes, as áreas de mato, os principais rios, as vias férreas e as estradas de rodagem (construídas, em construção ou projetadas) – iniciando a organização do Plano Geral de Viação em 19 de abril de 1913 (SOP, 1913; 1916; RIO GRANDE DO SUL, 1913a). Os mapas constam nos relatórios da DTC entre os anos de 1916 e 1928 e ilustram a evolução das obras viárias e dos núcleos coloniais (SOP, 1928, v.2) (Imagem 5).

Imagem 5 - “Schema dos Trabalhos de Colonização. Schema de Viação, especialmente da Zona Norte. Dados Estatísticos (13º esboço). Organizado pelo Eng. C. Torres Gonçalves”, 1928.



Fonte: SOP (1928, v.2, [n.p]). Acervo do Memorial do Legislativo do RS.

A ideia principal era a construção de uma linha férrea tronco, que atravessaria as colônias do norte de uma ponta a outra, horizontalmente, distante cerca de 40 km do Rio Uruguai. A ferrovia passaria em meio à mata, o que facilitaria a exploração da madeira proveniente da derrubada dos lotes rurais (SOP, 1916). Os extremos da linha-tronco seriam Torres, no litoral norte, e Uruguaiana, na fronteira com a Argentina. A ferrovia passaria pela Colônia Erechim, Colônia Guarita, Colônia Santa Rosa, Colônia Guarany, Colônia Serro Azul, São Borja, Itaqui, chegando a Uruguaiana. Já

a linha férrea norte-sul, que ligava Rio Grande ao Rio de Janeiro, passaria por Erechim e Marcelino Ramos, cruzando pela linha-tronco leste-oeste na altura da Colônia Erechim. A linha-tronco norte-sul – que nunca chegou a ser construída – teria aproximadamente 1.100km (GARCIA, 2023).

2.3 O potencial hídrico

Dentre os serviços técnicos de grande relevância, prestados pela DTC, dentro da 2ª Seção Colonização, estava o levantamento das quedas d'água com potencial de energia hídrica. A identificação das mesmas visava atender tanto a população quanto as vias férreas, com possibilidade de eletrificação das ferrovias, técnica iniciada nos anos 1880 na Europa (GARCIA, 2023). A partir de 1917, a DTC passou a:

[...] fundamentar, dando a indicação do potencial hydraulico disponível, [...] a organização industrial da zona norte do Estado em torno da electricidade, applicada a todos os uzos, como luz, calor e energia, a começar pelo grande problema, muito opportuno, do trafego ferro-viario, na mesma zona. (SOP, 1919, p. 408).

Considerando a questão da eletricidade como essencial para o desenvolvimento industrial do RS, tornava-se necessário o reconhecimento das quedas d'água da zona norte, que possuía forte presença das mesmas. Assim, os técnicos da DTC iniciaram um estudo de algumas quedas determinando a potência hidráulica, realizando um levantamento topográfico dos locais para orientar as condições do seu aproveitamento e das instalações necessárias. Em 1917, as Comissões de Terras e Colonização de Erechim, Guarany, Santa Rosa, Palmeira e Passo Fundo determinaram as potências de algumas quedas d'água¹⁰ pertencentes a essas colônias. Outras quedas foram estudadas nos municípios de Alfredo Chaves, Antônio Prado, Bento Gonçalves, Cruz Alta, Caçapava, Erechim, Guaporé, Ijuí, Lagoa Vermelha, Passo Fundo, Palmeira, Soledade, São Luiz Gonzaga, Santo Ângelo, São Leopoldo e São Borja. Os levantamentos foram registrados em mapas (Imagem 6) e fotografias das mesmas (SOP, 1917). Para a linha-tronco, por exemplo, foi proposta a utilização de tração elétrica, em razão da quantidade de quedas d'água existente nas imediações de seu traçado (SOP, 1916).

10 Quedas dos Rios “Forquilha”, “Ijuhy”, “Santa Rosa”, “Turvo”, “Guarita”, “Guaporé”, entre outros (SOP, 1917).

a ser apontadas posteriormente, como a superioridade da locomotiva elétrica, a estabilidade, a segurança e o rendimento superior a locomotiva a vapor (SOP, 1921).

Em 1916, conforme o texto de “*Remodelação dos serviços de colonização*”, para a demarcação de novos núcleos coloniais, a DTC passou a ordenar a reserva de áreas ou lotes com “curiosidades naturais notáveis ou quedas d’água, que possam oferecer interesse geral” e que assim pudessem servir para utilidade pública (SOP, 1916, p. 139).

A DTC também passou a instruir que fossem reservadas junto às quedas d’água com mais de 100Hp de energia, áreas com mais 200ha – variando a dimensão conforme a importância da queda e conveniência para o estabelecimento de um povoado. Nas proximidades das quedas com menos de 100Hp, deveriam ser reservadas áreas não inferiores a 50ha. Junto às fontes consideradas medicinais, as áreas reservadas deveriam ser de mais de 400ha (SOP, 1917).

No final da década de 1910, iniciaram-se também estudos das “*Fontes thermaes do Mel*”, localizadas na Colônia Palmeira, na margem do Rio Uruguai. As fontes já eram conhecidas e utilizadas para fins medicinais pela população desde o final do século XIX. Entretanto, com a criação da Comissão de Terras de Palmeira, em 1917, a DTC, percebendo ser aquele um recurso natural distinto, que poderia servir para fins terapêuticos, de lazer e de envasamento de água, passou a realizar análises das águas comparando-as com as de estações balneárias europeias e brasileiras, introduzindo esse tipo de empreendimento – uma tendência no período – no RS (SOP, 1917).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base neste estudo, infere-se que DTC entendia que a transição para uma sociedade capitalista, por meio da inserção da economia agrícola no RS, exigia o planejamento urbano e regional da parte norte, além da política de colonização por imigração estrangeira que já era empreendida desde o século XIX. Para os técnicos, o sucesso das novas colônias para imigrantes e seus descendentes só teria sucesso a partir do planejamento do território – sobretudo com investimentos em diferentes modais de transportes de interligação e disponibilização de núcleos urbanos de apoio para as colônias agrícolas. Além disso, os projetos realizados – tanto para estradas de rodagem, ferrovias, novas cidades, redes de água e esgoto e sistemas de geração de energia – deveriam estar fundamentados em estudos, congressos e modelos do que de mais moderno havia no período, pois acreditavam que isso teria um efeito modernizador também na vida, nas relações e no comportamento dos habitantes.

Assim, a DTC utilizou a metade norte como lugar de aprimoramento e experimentação de técnicas progressistas difundidas nacional e internacionalmente, as quais obteve contato por consequência da circulação de ideias, principalmente no que se refere ao traçado de novas cidades para a colonização. A busca constante pelo conhecimento ao longo das duas décadas de trabalho – especialmente pelo Diretor Carlos Torres Gonçalves – gerou um Plano Geral de Viação e projetos urbanos distintos entre si, em partes saídos do papel, mas que encerravam um mesmo propósito: o planejamento de um território pouco explorado pelos colonizadores apropriado ao novo regime político e ao processo de modernização do país.

Apesar de ser um homem distintamente visionário, nem tudo que o Diretor da DTC planejou se cumpriu. No Plano Geral de Viação, a previsão de linhas férreas – cruciais para a determinação do local de um novo núcleo urbano – não chegou em muitas das cidades. As atuais cidades de Erechim, Marcelino Ramos e Santa Rosa – criadas para serem sedes urbanas de colônias – contaram com ferrovias, mas estão atualmente desativadas. Sobradinho, Porto Lucena e Iraí permaneceram sem comunicação ferroviária e, nas duas últimas, nem mesmo o transporte fluvial pelo Rio Uruguai se efetivou da maneira imaginada pelo Diretor. No Rio Uruguai, dividido em três partes (alto, médio e baixo), a navegação é pouco praticada devido ao relevo acidentado, soleiras rochosas, variações de vazão dos seus afluentes e problemas de assoreamento que não permitem embarcações de grande porte. Somente alguns trechos isolados toleram a travessia de passageiros e veículos entre o Brasil e a Argentina, por meio de balsas, mas esse serviço não ocorre em Porto Lucena, cidade projetada pela DTC (GARCIA, 2023). Além disso, ainda hoje diversos impactos ambientais são observados no Rio Uruguai, como lançamento de esgotos sem tratamento proveniente das maiores cidades, como Erechim, e de áreas rurais (suinocultura, avicultura, agrotóxicos, mineração, etc.), que até hoje possui impasses nas questões de tratamento de esgoto. Em compensação, no Alto Uruguai, onde se caracterizam fortes acidentes topográficos configura-se um importante potencial hidrelétrico, conforme antecipou a DTC (CRAVO, 2005).

As cidades para colonização, criadas pela DTC, com maiores expressões econômicas e de expansão urbana atualmente são Erechim e Santa Rosa. A ferrovia presente desde suas formações é uma das justificativas para o desenvolvimento de ambas (ROCHE, 1969). As demais cidades não configuraram o mesmo crescimento e desenvolvimento, o que pode ser justificado pela distância de centros urbanos importantes, somada a não concretização do transporte ferroviário e hidroviário previsto por Torres Gonçalves como essenciais para o êxito.

REFERÊNCIAS

- CRAVO, Jorge. *Rio Uruguai e sua Região Hidrográfica*. Disponível em: <<https://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/ccr4/@@search?path=&SearchableText=rio+uruguai>>. Acesso em: 07 fev. 2023.
- FROSI, Vitalina Maria; MIORANZA, Ciro. *Imigração Italiana no Nordeste do Rio Grande do Sul*. Caxias do Sul: Editora Movimento, 1975.
- GARCIA, Clarissa Maroneze. *Traçando cidades: A Diretoria de Terras e Colonização e os projetos urbanos para o norte do Rio Grande do Sul (1907-1930)*. 466 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2023.
- IOTTI, Luiza H. *Imigração e Poder: a palavra oficial sobre os imigrantes italianos no Rio Grande do Sul (1875-1914)*. Caxias do Sul, RS: Educs, 2010.
- KLIEMMAN, Luiza H. S. RS: terra e poder – história da questão agrária. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1986.
- MANFROI, Olívio. *A colonização italiana no Rio Grande do Sul: implicações econômicas, políticas e culturais*. 2ª ed. Porto Alegre: Est, 2001.
- PESAVENTO, Sandra J. *O imigrante na política rio-grandense*. In: DACANAL, José H.; GONZAGA, Sergius (org). RS: imigração e colonização. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.
- ROCHE, Jean. *A colonização alemã no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Globo, 1969, v.1.
- RIO GRANDE DO SUL. *Ato n. 141, de 21 de março de 1890*. Reorganiza os serviços da administração do Estado, p. 57-60. Acervo do Memorial do RS.
- RIO GRANDE DO SUL. *Decreto n. 3.313, de 4 de julho de 1900*. Dispõe sobre o serviço das terras públicas, legitimação de posse, medição, conservação e alienação das terras devolutas e prevê acerca do regime colonial e floresta do Estado do RS. In: *Jornal A Federação*, n. 156, p. 1-2, 7 jul. 1900. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=388653&pasta=ano%20189&pesq=&pagfis=11904>>. Acesso em: 18 mar. 2021.
- RIO GRANDE DO SUL. *Decreto n. 1.938, de 19 de abril de 1913a*. Estabelece a viação geral do Estado. In: *Jornal A Federação*, n. 94, p. 1, 23 abr. 1913. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=388653&pagfis=26915>>. Acesso em: 18 mar. 2021.
- RÜCKERT, Aldomar A. *A trajetória da terra: ocupação e colonização do centro-norte do Rio Grande do Sul: 1827-1931*. Passo Fundo-RS: EDIUPF, 1997.

SOP, Secretaria de Estado dos *Negocios das Obras Publicas* do Estado do Rio Grande do Sul. *Relatorio* apresentado ao Exm. Se. Desembargador Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, por João José Pereira Parobé, *Secretario de Estado*, em 30 de julho de 1898. Porto Alegre: *Officinas Graphics d'A Federação*. 1898.

_____. *Relatorio* apresentado ao Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro José Barboza Gonçalves, *Secretario de Estado*, em 15 de Setembro de 1906. Porto Alegre: *Officinas Graphics d'A Federação*. 1906.

_____. *Relatorio* apresentado ao Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul por José Barboza Gonçalves, *Secretario d'Estado*, em 24 de Agosto de 1907. Porto Alegre: *Officinas Graphics da Livraria do Globo*. 1907.

_____. *Relatorio* apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Barboza Gonçalves, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul por Candido José de Godoy, *Secretario d'Estado*, em 28 de Agosto de 1908. Porto Alegre: *Officinas Graphics da Livraria do Globo*. 1908.

_____. *Relatorio* apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Barboza Gonçalves, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul por Candido José de Godoy, *Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas*, em 10 de Setembro de 1910. Porto Alegre e Santa Maria: *Officinas Graphics da Livraria do Globo*. 1910.

_____. *Relatorio* apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Barboza Gonçalves, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul por Candido José de Godoy, *Secretario de Estado*, em 08 de Setembro de 1911. Porto Alegre: *Officinas Graphics da Livraria do Globo*. 1911.

_____. *Relatorio* apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Barboza Gonçalves, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul por Candido José de Godoy, *Secretario de Estado*, em 13 de Setembro de 1912. Porto Alegre: *Officinas Graphics da Livraria do Globo*. 1912.

_____. *Relatorio* apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio A. Borges de Medeiros, Presidente do Rio Grande do Sul por João José Pereira Parobé, *Secretario de Estado*, em 20 de Agosto de 1913. Porto Alegre: *Officinas Graphics da Livraria do Commercio – Souza & Barros*. 1913.

_____. *Relatorio* apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio A. Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro João José Pereira Parobé, *Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas*, em 25 de Agosto de 1914. Porto Alegre: *Officinas graphics da Livraria do Globo*. 1914.

- _____. *Relatorio* apresentado ao Exmo. Sr. General Salvador Ayres Pinheiro Machado, Vice-Presidente, em Exercício, do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro João José Pereira Parobé, em 31 de Agosto de 1915. Porto Alegre: *Officinas Graphics d'A Federação*. 1915.
- _____. *Relatorio* apresentado ao Exmo. Sr. General Salvador Ayres Pinheiro Machado, Vice-Presidente, em Exercício, do Rio Grande do Sul pelo Dr. Protasio Alves, *Secretario* de Estado, interino, dos *Negocios* das *Obras Publicas*, em 09 de Setembro de 1916. Porto Alegre: *Officinas Graphics d'A Federação*. 1916.
- _____. *Relatorio* apresentado ao Dr. A. A. Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Dr. Protasio Alves, *Secretario* de Estado, interino, dos *Negocios* das *Obras Publicas*, em 14 de Setembro de 1917. Porto Alegre: *Typographia da Empresa Graphica Rio-Grandesense, Editora d'O Diario*. 1917.
- _____. *Relatorio* apresentado ao Dr. A. A. Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Dr. Ildelfonso Soares Pinto, *Secretario* de Estado dos *Negocios* das *Obras Publicas*, em 13 de Agosto de 1918. Porto Alegre: *Officinas Graphics d'A Federação*. 1918.
- _____. *Relatorio* apresentado ao Dr. A. A. Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Dr. Ildelfonso Soares Pinto, *Secretario* de Estado dos *Negocios* das *Obras Publicas*, em 27 de Agosto de 1919. Porto Alegre: *Officinas Graphics d'A Federação*. 1919.
- _____. *Relatorio* apresentado ao Dr. A. A. Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro Ildelfonso Soares Pinto, *Secretario* de Estado dos *Negocios* das *Obras Publicas*, em 16 de Agosto de 1921, v. 1. Porto Alegre: *Officinas Graphics d'A Federação*. 1921.
- _____. *Relatorio* apresentado ao Dr. A. A. Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro Ildelfonso Soares Pinto, *Secretario* de Estado dos *Negocios* das *Obras Publicas*, em 15 de Agosto de 1923. Porto Alegre: *Officinas Graphics d'A Federação*. 1923.
- SOUZA, Celia F. *Contrastes regionais e formações urbanas*. Porto Alegre: UFRGS, 2000.

Recebido em: 01/09/2024

Aceito em: 22/12/2024