



Eng Augusto Pestana em 1917.

Fundador e 1º Diretor da VFRGS

(Fundadorvfrgs.pdf)

Depois de um período complementar em Ijuí e outro em Porto Alegre como diretor dos Telégrafos, Pestana foi nomeado diretor-presidente da Estrada de Ferro Oeste de Minas pelo presidente Hermes da Fonseca em setembro de 1913.

Retornou ao Rio Grande do Sul em dezembro do ano seguinte para ingressar na vida político-partidária. Elegeu-se deputado federal pelo Partido Republicano Rio-Grandense (PRR) em 30 de janeiro de 1915 e 30 de janeiro de 1918.

Na Câmara dos Deputados, foi membro das Comissões de Educação e de Finanças e relator do orçamento de viação e obras públicas, destacando-se como defensor da ampliação e modernização da infraestrutura brasileira.

Em 1918, chegou a ser cotado para assumir o Ministério de Viação e Obras Públicas, convite que não se concretizaria pela morte do presidente eleito Rodrigues Alves.

Crítico do modelo de concessões a grupos privados estrangeiros então vigente no País, Pestana moveu campanha contra a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, empresa sediada em Bruxelas, Bélgica, e controlada pelo megaempresário norte-americano Percival Farquhar, que explorava as ferrovias gaúchas desde 1905.

Prejudicado pela falta de investimentos de Farquhar e pela má gestão da *Auxiliaire*, o transporte ferroviário no Rio Grande do Sul encontrava-se à beira do colapso ao final da década de 1910.

Em articulação envolvendo o presidente Epitácio Pessoa, o governador Borges de Medeiros e os demais membros da bancada gaúcha no Congresso, Pestana conseguiu que a União aprovasse em 18 de junho de 1920 a estatização da *Auxiliaire* e a criação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), sob controle do governo gaúcho.

Diretor-presidente da VFRGS de 1920 a 1926 (com uma breve interrupção em 1924 para representar a empresa no Rio de Janeiro) e secretário estadual de Viação e Obras Públicas entre 1926 e 1928, Pestana recuperou as linhas ferroviárias gaúchas e adquiriu novas composições, incluindo locomotivas alemãs 2-8-2 preparadas para o uso de carvão nacional como combustível.

Preocupado com a dependência do transporte ferroviário brasileiro por carvão mineral importado, estimulou a realização de estudos técnicos para demonstrar o potencial de utilização do carvão nacional. Em 1922, determinou a aquisição do primeiro motor

a gasogênio no Brasil, movido exclusivamente com combustível produzido no Rio Grande do Sul. Apesar de eventos adversos como a Revolução de 1923 e a Revolta Tenentista de 1924, o volume do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul subiu de 1,1 milhão de passageiros em 1920 para mais de 2 milhões em 1928, enquanto os números de carga passaram de 640 mil toneladas para 1 milhão de toneladas nesse mesmo período.

Pestana estabeleceu modelo de gestão, investimento e planejamento que asseguraria o bom funcionamento do transporte ferroviário gaúcho até sua absorção pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA) em 1959 e seu posterior sucateamento nas décadas de 1960 e 1970.

A malha da antiga VFRGS é hoje operada pela empresa América Latina Logística (ALL), com exceção do trecho de 23 km percorrido por trem turístico entre as cidades serranas de Bento Gonçalves e Carlos Barbosa.
