

TRILHOS DO DESENVOLVIMENTO: A PRESENÇA DA FERROVIA NA CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM E DA DINÂMICA SOCIAL DE CIDADES PEQUENAS

Adilson Giglioli
Ângela Cristina Trevisan Filippi

GRUPO DE TRABALHO: GT3: Cultura, identidade e territórios:

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo compreender a presença da ferrovia na conformação da paisagem de três cidades pequenas no norte gaúcho, e a sua relação com o desenvolvimento e posterior estagnação das mesmas, as quais compõem o tronco ferroviário Erechim – Marcelino Ramos/RS, sendo elas Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos. Parte-se do pressuposto de que a passagem do trem teve um papel relevante na conformação da paisagem das cidades em questão, conferindo-lhes características e singularidades, assim como similaridades, o que reforça a noção de território e região. O tratamento metodológico adotado para a construção do presente artigo deu-se através de pesquisa bibliográfica e iconográfica, e posterior análise dos conteúdos. A elaboração do presente estudo contribuiu para identificar que existe um forte vínculo entre as cidades pesquisadas e a ferrovia, onde a história delas se cruza ou se dá a partir da passagem linha férrea. Esse vínculo é presente no imaginário das comunidades, especialmente nas gerações mais antigas, em contraponto com as gerações mais novas, evidenciando a relevância da preservação ferroviária para as futuras gerações.

Palavras-chave: Ferrovia. Desenvolvimento regional. Paisagem. Cidades pequenas.

INTRODUÇÃO

Entre as grandes transformações e descobertas das sociedades, podemos pontuar a ferrovia como um marco histórico, que foi crucial para as mudanças de paisagem e representou um fator que contribuiu para as mudanças sociais, especialmente na era industrial.

De acordo com Finger (2013), a ferrovia surgiu em decorrência direta das necessidades de transporte de matérias-primas e produtos industrializados. No entanto o progresso da tecnologia ferroviária esteve ligado a outras áreas, como parte de um sistema que incluía ainda portos e navios que faziam o transporte internacional dos produtos e que, por sua vez, também passaram por processos de modernização para garantir a eficiência necessária ao sistema, alterando a dinâmica e a paisagem urbana.

Olender (2017) corrobora a tese de que a ferrovia foi uma das mais relevantes inovações no que diz respeito aos meios de transporte surgidos durante a Revolução Industrial na Inglaterra do século XVIII. De acordo com o autor, a Europa foi o primeiro continente a ter suas paisagens cortadas por linhas férreas que, inicialmente, transportavam ferro, minério e carvão, para sustentar as grandes indústrias que cresciam exponencialmente. Logo, os países asiáticos, africanos e americanos experimentaram o novo meio de transporte.

Finger (2013) explica que a Inglaterra foi responsável por elaborar um modelo de pacote ferroviário para exportação da tecnologia, que abrangeu desde a constituição da companhia e incorporação de capital, a elaboração de projetos, a execução, e em alguns casos, até mesmo a operação das linhas. De acordo com a autora, esse pacote foi exportado para as colônias britânicas na África e Ásia, para outras nações europeias, como Espanha, Itália e Portugal, e suas respectivas colônias, e para países da América do

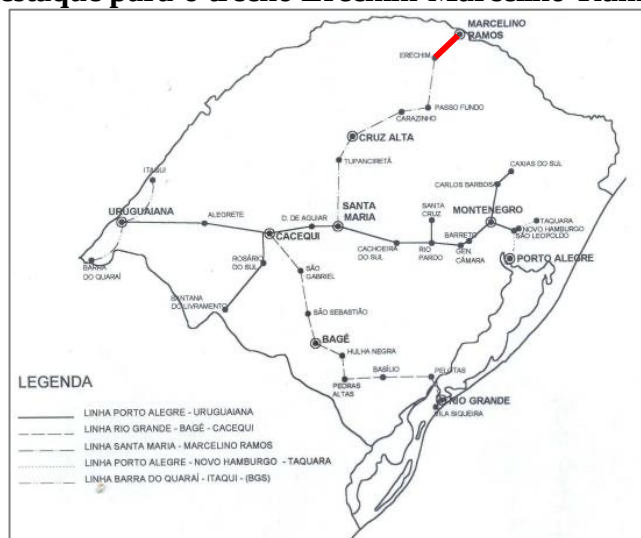
Sul recém-independentes. No Brasil, percebemos uma clara relação entre essa conjuntura internacional e a implantação de sua malha férrea. As relações comerciais mantidas com a Inglaterra desde o período colonial tornavam o país um dos alvos preferenciais da indústria britânica (Finger, 2013, p. 31).

Segundo Rodrigues et. al. (2021), no Brasil, a instalação da primeira ferrovia foi trazida por Barão de Mauá. Este símbolo de progresso e da civilização brasileira, que ligava o Porto de Estrela, na Baía de Guanabara, até a Raiz da Serra, próximo de Petrópolis, foi inaugurado em 30 de abril de 1854, por D. Pedro II. Após 16 anos, a segunda ferrovia brasileira foi ativada, ligando as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. No decorrer dos anos seguintes, a rede ferroviária do Brasil expandiu-se. Por realizar conexões entre cidades e estados, a ferrovia se mostrou decisiva no desenvolvimento dos lugares onde se instalava.

Segundo Silva (2008), no século XIX se consolidam no território brasileiro paisagens urbanas modernas e dinâmicas, com fábricas e indústrias instaladas próximas às ferrovias. No contexto do território gaúcho, a ferrovia São Paulo – Rio Grande trouxe consigo diversidade de imagens e, com artifícios inovadores, passou a ser um dos elementos diretamente responsáveis pela ocupação do espaço no norte do estado (Wolff, 2005).

De acordo com Wolff (2005), foi em 1910, quando a ferrovia São Paulo – Porto Alegre foi concluída (Figura 1), que os transportadores de mercadorias que partiam de Porto Alegre chegavam a Santa Maria e, de lá, para Marcelino Ramos, na divisa com Santa Catarina, seguindo em direção a São Paulo e para a capital carioca.

Figura 1. Mapa esquemático da malha ferroviária do Rio Grande do Sul em 1910, com destaque para o trecho Erechim-Marcelino Ramos.



Fonte: IPHAE, 2002, adaptado pelos autores.

Diante desses fatos, o presente artigo tem como objetivo compreender a presença da ferrovia na conformação da paisagem e a sua relação com o desenvolvimento (ativação da ferrovia) e posterior estagnação (desativação da ferrovia) das cidades que compõem o tronco ferroviário Erechim – Marcelino Ramos/RS, sendo elas Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos. As cidades adotadas para a

pesquisa possuem uma semelhança em comum, todas são de pequeno porte e possuem uma relação estreita com a história da ferrovia, seja como um marco na paisagem, na economia e hoje como um marco de memória e patrimônio. A justificativa para o estudo que aborda as cidades de pequeno porte se dá uma vez que constituem uma parte relevante da malha urbana brasileira. De acordo com Fernandes (2018), as preocupações acadêmicas de compreender o espaço urbano brasileiro deve incluir as pequenas cidades no debate, sobretudo em relação aos papéis desempenhados nas suas respectivas funções, sua expressiva quantidade, diversidade e, sobretudo, às suas dificuldades.

Para Endlich (2006), não contemplar as pequenas cidades é ignorar uma parte da realidade urbana. É crucial considerar que elas estão inseridas, articuladas e interligadas às dinâmicas urbanas, inclusive em âmbito global. Elas estão relacionadas ao modo de produção capitalista e à influência do fenômeno da globalização, sofrendo as consequências e a perversidade desses processos.

Tem-se como hipótese de análise que a construção da ferrovia desempenhou um papel relevante na conformação da paisagem das cidades já mencionadas, conferindo-as suas marcas e singularidades, assim como, similaridades, fortalecendo a noção de território e região. É forte a presença da ferrovia no cotidiano das cidades, seja no seu aspecto físico, quanto no imaginário da população, envolvendo uma mística de histórias e memórias, importantes para a construção da identidade regional.

A abordagem metodológica utilizada para o desenvolvimento da pesquisa consistiu, inicialmente, em uma revisão de literatura, com o objetivo de traçar uma breve linha temporal e histórica da ferrovia, especialmente no Brasil e no Rio Grande do Sul. Ademais, buscou-se dados primários, com pesquisas documentais e iconográficas sobre a formação das cidades de Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos, bem como, a passagem da linha férrea nessas localidades. Por fim, realizou-se uma pesquisa de campo, coletando dados, levantamentos fotográficos e elaboração de mapas. A partir dos dados coletados, iniciou-se uma discussão a respeito do desenvolvimento desta região e a conformação da paisagem.

AS ESTAÇÕES BARRO, VIADUCTOS E RIO URUGUAI

A relação histórica do surgimento e desenvolvimento das cidades de Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos se funde com a história da ferrovia. Em torno da estação Barro, surge Gaurama, próximo à estação Viadutos nasce Viadutos, e a partir da estação Rio Uruguai, desenvolve-se Marcelino Ramos. Conforme o estudo de Feger (2010), quando foi determinada a construção de uma ligação ferroviária entre o Rio Grande do Sul e São Paulo, que iniciou em 1890, a região do Alto Uruguai apresentava-se quase que inteiramente despovoada. No entendimento de Heinsfeld (2001), essa ferrovia teria um duplo propósito: servir para o deslocamento de tropas em caso de conflito armado com a Argentina, e promover a ocupação demográfica da região.

Seguindo a mesma linha de pensamento, Faccio e Rückert (2016), apontam que a estrada de ferro que ligava o Sul do País a São Paulo, passando pela Colônia de Erechim foi um planejamento que permitiu a formação de povoados, contribuindo para o desenvolvimento da região. Dessa forma, o governo brasileiro concedeu à empresa belga *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* a construção da linha férrea Santa Maria/RS – Itararé/SP. Em decorrência do término da obra, a empresa teria direito exclusivo de usufruir a linha por vinte e cinco anos.

Conforme análise de Kerber (2017), o trajeto entre Passo Fundo e Marcelino Ramos se caracterizou por ponto de paradas e pequenas estações. Estas não contavam com uma estrutura complexa de armazéns e oficinas, por exemplo. Apesar disso, a ferrovia foi um dos fatores que impulsionou a colonização e gerou uma grande expectativa de desenvolvimento nessa região.

Ao longo de aproximadamente quatro décadas houve nessa região o aumento significativo de imigrantes e migrantes movidos pelo comércio de terras, como forma de colonização. A empresa colonizadora era conhecida como Luce Rosa & Cia Ltda. O mesmo raciocínio se aplica para outras cidades da região, que se originaram ao longo da estrada de ferro, verdadeiro embrião de Gaurama (então Barro), Sertão, Erebang, Viadutos e Marcelino Ramos (Loch, 2023).

Conforme Loch (2023), o setor privado colonizou mais de 200 mil hectares na região, por meio das empresas Luce, Rosa & Cia, de origem alemã, que atuou nos atuais Municípios de Gaurama, Severiano de Almeida, Três Arroios e Aratiba, Viadutos; a *Jewish Colonization Association* (ICA), organização judaica, com ação em Quatro Irmãos, Erebang, Campinas do Sul e Jacutinga; Companhia Rio-Grandense, presente em Centenário, Áurea e Carlos Gomes; e a Sociedade Territorial Eberle, Mosele, Ahrons, responsável por Marcelino Ramos.

De acordo com o estudo de Lisecki (2016) Gaurama, inicialmente denominado Barro, foi um dos cinco núcleos da colônia de Erechim, pertencente ao 8º Distrito de Passo Fundo. Os primeiros moradores da Colônia Barro chegaram à localidade devido à construção da ferrovia, em torno do ano de 1907. Os trens carregavam consigo histórias diversas, como os sonhos, as esperanças de uma nova vida, e as incertezas ao que seria encontrado. O povoamento começou em 1910, com a venda de lotes para imigrantes poloneses, italianos e alemães, ucranianos, prussianos, russos, lituanos, holandeses, espanhóis, austríacos e portugueses, vindos das mais variadas regiões europeias. A estação Barro era o local onde os trens abasteciam-se com água e lenha e a madeira encontrava-se próxima à estação (Figura 2).

Figura 2. A estação Barro e, ao lado, madeira para exportação. Vista parcial do povoado. Aos fundos, no canto direito, a Igreja Matriz em madeira. Década de 1930.



Fonte: Museu Municipal Irmã Celina Schardong, Gaurama. S/d.

Conforme Loch (2023), além do apogeu da madeira, o chamado *Ciclo da Banha* foi um importante período para o desenvolvimento econômico local, que perdurou durante a primeira metade do século XX. Em 1919, no Alto Uruguai, havia diversos estabelecimentos de industrialização de suínos, com destaque para as estruturas em Viadutos, Gaurama, Erechim, Estação e Getúlio Vargas, o que garantia emprego e renda para uma grande quantidade de famílias. Da região saíam, em meados da década de 1920, mais de 709 mil caixas de banha, com destino a diferentes pontos do país.

Segundo Lisecki (2016), em 1944 o distrito passou a se chamar Gaurama (nome de origem tupi-guarani, que significa terra de barro), e, em 1954, com a Lei Estadual n.º 2530 de 15 de dezembro, cria-se o município de Gaurama. De acordo com o censo do IBGE 2010, o município contava com 5.862 habitantes. Atualmente,

conforme consta no 2022, o município possui 5.665 habitantes. A área territorial é de 204,261 Km² e a densidade correspondia a 27,71 hab./km². Seu IDH é de 0.738, segundo o Atlas de Desenvolvimento Humano/PNUD (2010).

Da mesma forma que o processo de formação do núcleo urbano de Gaurama, o município de Viadutos apresenta similaridades. Segundo Giaretta (2008), o distrito de Viadutos, assim como o Alto Uruguai, foi colonizado inicialmente pela empresa Luce & Rosa, criada em 1883, com sede em Porto Alegre e uma filial em Barro, atual município de Gaurama. Os sócios da empresa possuíam 3.641 colônias de terras nesta região.

De acordo com Chiaparin (2012), o processo de colonização no Alto Uruguai teve início com a inclusão da Luce & Rosa, uma companhia colonizadora que se agrega a outras duas companhias colonizadoras: *Jewish Colonization Association* (ICA) e a Sociedade Territorial Eberle, Mosele, Ahrons & Cia. Esta última teria colonizado a região que compreende Marcelino Ramos e Viadutos a partir de 1920.

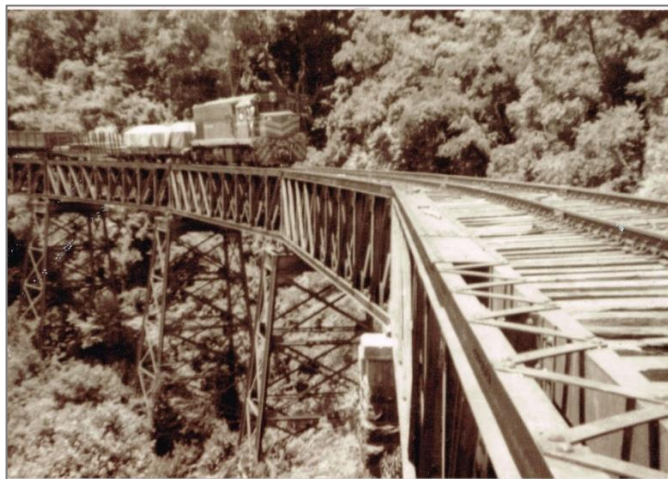
Para Veroneze (2007), a Estrada de Ferro e a Estação Ferroviária foram para Viadutos não só a mola propulsora do surgimento, mas o coração de Viadutos. Todo o movimento inerente à economia e o tráfego de pessoas acontecia na estação e em seu entorno. Em 1911, os trens passaram a manter o tráfego regular no trecho Passo fundo – Marcelino Ramos – que até então era feito até Barro (Gaurama). A partir de então, Viadutos passa a ser servido por um trem “Misto” semanal (terças-feiras descia e quartas-feiras subia) e por volta de 1913 passamos a ter três trens semanais - dois mistos e o chamado *Noturno Paulista*.

A constituição territorial de Viadutos deu-se por meio de iniciativas públicas e privadas, que comercializaram lotes rurais que não ultrapassavam os 25 hectares. A construção do espaço configurou-se pautada na estrutura agrária de minifúndios, que persiste até o presente momento (Veroneze, 2007). Wolff (2005) relata em seu livro que, com o término da construção da ferrovia em setembro de 1910, começa o fluxo migratório e o povoamento da vila e do interior. Além dos operários que trabalhavam na construção da ferrovia, também se estabeleceram os italianos com seus descendentes que migraram da Serra Gaúcha (Caxias do Sul, Bento Gonçalves, Antônio Prado e outros), os alemães do Vale dos Sinos (São Leopoldo e Novo Hamburgo) e os poloneses da região de São Marcos.

Wolff (2005), salienta que, na plataforma da estação, ocorreram grandes eventos políticos e sociais, onde se concretizaram grandes negócios, carregamentos, descarregamentos de mercadorias para o comércio, animais, ferramentas, cimento e dormentes, além do escoamento dos produtos locais, como madeira e banha. Também era pela estação que se obtinham notícias nacionais e internacionais através dos jornais da época. O contato com o mundo também se dava pela estação Viaductos.

De acordo com a historiadora Veroneze (2007), o nome da estação e, posteriormente, da cidade, foi dado pelos ferroviários que construíram o trecho da ferrovia que liga Gaurama a Viadutos, devido aos diversos viadutos (pontes) existentes em consequência da declividade e dos vales da região. Tais viadutos são a exposição material da técnica belga e da força do capital europeu trazidos para a região (Figura 3).

Figura 3. Locomotiva a diesel sobre viaduto férreo entre a estação Barro (atualmente Gaurama) e a estação Viaductos (atualmente Viadutos) em dezembro de 1980.



Fonte: Acervo de José Formica, s/d.

Segundo Manfroi (1975), as divisões/aquisições de terras próximas e no povoado ocorreram por identificações sociais. O autor explica que nas proximidades do povoado se estabeleceram os migrantes italianos, enquanto os poloneses e alemães concentraram-se em locais mais distantes da então formação urbana.

Continuando o breve resgate histórico que retrata a constituição dos municípios que são objeto de estudo deste artigo, e novamente, seguindo por caminhos similares, Marcelino Ramos, na divisa com o estado de Santa Catarina também tem sua história iniciada no entorno da estação Rio Uruguai e da linha férrea.

Wolff (2005), aponta que a dinâmica da ferrovia e da estação Rio Uruguai é um pouco tardia se comparada às estações Barro (atual Gaurama) e Viaductos, uma vez que as obras da estrada de ferro tiveram que levar cerca de 2 anos para atingirem esse território. Conforme consta no site da Prefeitura Municipal de Marcelino Ramos, o desenvolvimento do município está relacionado à construção e efetivação da malha ferroviária, que, por um longo período, constituiu o único elo entre o Estado do Rio Grande do Sul e o restante do país, através da ponte férrea sobre o Rio Pelotas, inaugurada em 1913. A origem do nome Marcelino Ramos é uma homenagem ao ilustre Engenheiro Dr. Marcelino Ramos da Silva, que coordenou a exploração e locação do trecho ferroviário entre Passo Fundo e Marcelino Ramos, em 1911.

Para Thomé (1962), a ferrovia foi responsável pelo significativo aumento populacional, pela consolidação do comércio local, pelo crescimento das indústrias, pela urbanização e pelo significativo investimento em educação. A união de diversos setores sociais, em 1945, resultou na emancipação do município. Decreto-lei de 28 de dezembro de 1944, o município de Marcelino Ramos foi criado solenemente e instalado em 1º de janeiro de 1945.

Veroneze (2007) relata em sua dissertação que, especialmente entre Viadutos e Marcelino Ramos, houve uma integração territorial expressiva, o que acelerou a atividade comercial e de ordem pública. Segundo a autora, isso ocorreu devido à grande concentração de atividades comerciais e de serviços públicos na área urbana de Marcelino Ramos. Dessa forma, algumas empresas locais e comércios migraram de Viadutos para Marcelino Ramos, uma vez que o local se tornou uma referência regional e, em alguns momentos, até mesmo estadual, em decorrência de sua localização geográfica, além de ter uma ligação com outros países da América Latina por meio da ferrovia. Quanto a isso, Wolff (2005) relata:

O serviço de trens internacionais entre o rio da Prata, São Paulo e o Rio foi estabelecido em 2013, o qual não foi implantado antes porque a primeira ponte construída sobre o rio Uruguai, em Marcelino Ramos, foi destruída pela enchente de 1910. A nova Ponte, concluída em 1910, possibilitou o trânsito do trem internacional, consolidado o domínio de Farquhar sobre o sistema ferroviário no sul da América. (Wolff, 2005, p. 111).

O município, localizado no norte do Estado do Rio Grande do Sul, na divisa com o Estado de Santa Catarina, tem uma população estimada em 4.320 habitantes. A população é composta por uma considerável miscigenação de etnias que colonizaram a região a partir do início do século XX, com destaque para os imigrantes e descendentes de imigrantes italianos, alemães, poloneses e lusos.

Segundo Manfroi (2007), a ocupação territorial de Marcelino Ramos, especialmente pelo grupo de migrantes alemães, teve como referência o Rio Uruguai, partindo do povoado para o interior. A maior parte das glebas de terras que eram ocupadas por imigrantes alemães, baseadas no minifúndio, foram abandonadas, uma vez que grande parte dessa comunidade foi composta por imigrantes que rumaram para o oeste do estado de Santa Catarina. Como reflexo dessa movimentação, existem inúmeros cemitérios e túmulos abandonados, pertencentes a entes do grupo que migrou, nas regiões de Marcelino Ramos e Viadutos.

Em relação à dimensão cultural, houve uma similaridade na relação entre os municípios em relação à escola. De acordo com Veronze (2007), os descendentes de italianos tiveram um grande desestímulo para que os filhos estudassem, uma vez que não seria o estudo que os ajudaria a fazer fortuna, mas sim o trabalho. Ao contrário, as comunidades alemãs buscavam, através da educação, preservar o uso da língua e da cultura.

Além da ferrovia, outras similaridades, como a diversidade étnica, as funções comercial e industrial, também contribuíram para a construção do senso de região. Marcelino Ramos, durante certo período, exerceu certa relação de poder sobre os municípios de Gaurama e Viadutos, especialmente sobre este último, visto da proximidade de Gaurama com Erechim, a qual era e continua sendo a referência regional. Como já mencionado anteriormente, devido à sua localização, Marcelino Ramos era um centro de grande concentração de serviços, comércio e indústrias, como madeireiras e frigoríficos.

Com base em Karnal (1926) (apud WOLFF, 2005), apresentaremos uma breve tabela com os principais produtos exportados dos municípios de Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos no período de setembro a dezembro de 1925 (Tabela 1).

Tabela 1. Quadro resumo dos principais produtos exportados de Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos entre setembro e dezembro de 1925.

Espécie	Gaurama	Viadutos	Marcelino Ramos	Valor Médio
Milho	402.922	481.610	-	471.162\$507
Banha	21.170	188.118	129.044	1.041.996\$321
Erva Mate	152.825	6.116	16.631	159.094\$243
Taboas de Pinheiro	272.000	400.000	2.211.000	1.222.178\$977
Peças de Pinheiro	258.000	133.000	670.000	177.817\$260

*Referências de medidas: Peso total em toneladas. Moeda corrente da época: Réis.

Fonte: Kamal, 1926 apud WOLF, 2025, adaptado pelos autores.

É notório que os territórios que ainda se encontravam como distritos de Erechim configuravam-se como uma força econômica e industrial. Segundo Wolff (2005), a década de 40 foi o período áureo da exploração da

madeira. Somada à exploração, estabeleceu-se também a industrialização do produto na região, agregando valor econômico e poder ao território estudado. A autora ainda inclui em seu livro uma notícia publicada no periódico A Voz da Serra, de Erechim, publicada em 1951, que reforça a narrativa sobre a formação de uma percepção regional, dizendo:

Economicamente, ocupamos um lugar de destaque no estado, verdadeiramente excelente. O regime da pequena propriedade de aqui vigora com os melhores resultados. Não há excessivamente ricos, nem excessivamente pobres... Cada um com sua propriedade forma um todo poderoso [...] (Henkin, 1951, A Voz da Serra, n. 88, 9 mar. 1951, apud Wolff, 2005).

Além das questões econômicas, industriais e de mercado, a ferrovia trouxe para a região dinâmicas relacionadas à paisagem, que se sobressaíram no traçado da rede urbana das cidades e presentes como um marco histórico e simbólico no território. Ela permitiu a chegada e fixação de comunidades, redes de apoio e influências, ou seja, cumpriu a função de transporte e propiciou o desenvolvimento da região do Alto Uruguai. De acordo com Wolff (2005), as cidades eram uma extensão do mundo mágico da ferrovia, do movimento de viajantes, do consumo de produtos vindos de São Paulo e Rio de Janeiro, da reprodução de valores materiais e do progresso, como o cinema, a orquestra, o carnaval e o rádio.

Wolff (2005) salienta que, por um lado, o capital contribuiu para a exploração das terras, a urbanização, a comercialização e a industrialização, por outro lado, a contradição do mundo capitalista de produção contribuiu para o esgotamento da terra, gerando a pobreza. A relação estreita entre a região e a ferrovia contribuiu para que, ao final do período de funcionamento, outras companhias frigoríficas, madeireiras, indústrias moageiras e vinícolas encerrassem suas atividades, alterando o espaço e criando um cenário de poucos privilegiados.

O FIM DA FERROVIA E AS MUDANÇAS DA PAISAGEM

A ferrovia no norte do estado esteve presente de forma material e imaterial na construção de toda a região, moldando cenários de modernização e industrialização, gerando riqueza e pobreza. Conforme Kühl (1998), a desativação de linhas férreas não foi um fenômeno isolado no Brasil. Em diversos países ocidentais, houve o mesmo tipo de fenômeno, com linhas sendo desativadas por não serem mais economicamente rentáveis.

Kerber (2017) aponta que a decadência do transporte ferroviário no país e, consequentemente, no norte do Rio Grande do Sul não foi um processo rápido. Ele se estendeu por décadas e, talvez pudesse ter sido, não apenas evitada, mas amenizada em alguns aspectos sociais. Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos são exemplos de municípios que atingiram níveis de desenvolvimento devido à presença ferroviária, mas que, no entanto, não mantiveram essa linha crescente após o início da desativação das linhas férreas.

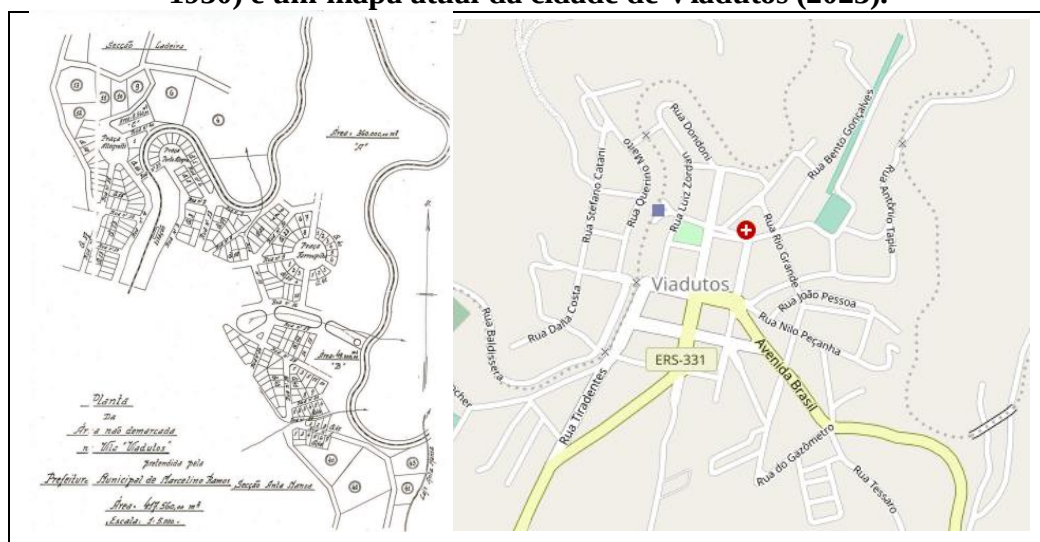
Segundo Faccio e Rückert (2016), a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), incluindo o trecho gaúcho da ferrovia Santa Maria – Itararé, permaneceu sob o controle do governo gaúcho por cerca de quarenta anos, até que, nos anos 1960, a malha ferroviária foi incorporada à Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA). Conforme Wolff (2005), a Viação Férrea, após sua encampação, incorporou e construiu quase 700 km de trilhos, além das reformas nas estações, reparos e adaptação no material rodante. Em 1954, VFRGS foi transformada em autarquia. Depois de criar a rede ferroviária federal, em 1957, houve muitos acordos e em 1961, os 3.657 km da rede no estado foram incorporados à RFFSA.

De acordo com Faccio e Rückert (2016), em 1990, a RFFSA foi incluída no programa de desestatização do governo Collor de Melo, com o objetivo de aumentar a oferta e a qualidade dos serviços, uma vez que o Governo Federal realizou ações para a privatização, concessão e delegação de serviços públicos de transporte à iniciativa privada. Em 1996, a Malha Sul da RFFSA foi arrematada em leilão pela América Latina Logística (ALL) e, desde então, é responsável por essa região, inclusive desativando trechos que não eram de seu interesse.

Para Faccio (2012), atualmente, o trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos encontra-se desativado devido à ação de ALL, que alegou a inviabilidade econômica da linha, deixando os municípios e as empresas da região sem o transporte ferroviário, acarretando prejuízos econômicos e sociais à região e, principalmente, provocando uma perda de identidade dos lugares por onde passava o trem.

A partir de alguns indicadores, é possível notar que, devido à encampação e à consequente desativação ferroviária, os municípios de Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos tiveram sua dinâmica diretamente afetada, e a malha urbana desses municípios é uma representação desse fenômeno. A exemplo disso, temos o exemplo da cidade de Viadutos, que, como já foi mencionando, teve uma relevância regional e se destacou na produção e exportação de produtos. Na figura abaixo, é possível visualizar a planta da cidade de Viadutos. Apesar de não se ter uma data precisa, é provável que seja da década de 30, e em comparação um mapa atual. É notório a presença marcante da ferrovia e a organização da cidade que a circunda. Apesar de quase uma década depois, a urbanidade apresenta poucas alterações significativas (Figura 4).

Figura 4. Comparativo entre a Planta da localidade de Viadutos (aproximadamente 1930) e um mapa atual da cidade de Viadutos (2023).



Fonte: Prefeitura Municipal de Marcelino Ramos, In: Veroneze (2007), e OpenStreetMap, 2024, adaptado pelos autores, 2024.

Outro ponto a ser considerado é quanto aos dados populacionais informados nos censos do IBGE. Para esta análise, utilizaremos dados da década de 90 e o censo de 2022. A adoção dos dados do IBGE referentes aos anos de 1990 é justificada pelo fato de que, de acordo com Faccio (2012), a empresa concessionária da linha ferroviária, a América Latina Logística, abandonou os trechos, alegando não serem viáveis economicamente. Nesse sentido, Faccio (2012), afirma que:

Ao considerar desvantajoso o trecho ferroviário, a ALL afetou grande gama da sociedade civil regional e local, que foi deixada à margem, no momento em que a empresa simplesmente retirou de circulação os trens, sem qualquer aviso prévio a prefeituras, entidades locais, empresários, etc. (Faccio, 2012, p. 17).

A tabela seguinte mostra os números populacionais dos municípios de Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos, nos anos de 1996 e 2022 (Tabela 2). Os três municípios apresentaram um decréscimo considerável no número de habitantes, especialmente em Marcelino Ramos, onde houve uma redução de aproximadamente 35% dos habitantes.

Tabela 2. Quadro comparativo da população em 1996 e 2022.

Município	População em 1996	População em 2022
Gaurama	6.353	5.665
Viadutos	6.474	4.769
Marcelino Ramos	6.711	4.320

Fonte: Desenvolvido pelos autores com dados do IBGE (2023). Disponíveis em: www.ibge.com.br

De acordo com Kerber (2017), apesar de as estações não terem sido fechadas até a desativação total do trecho em 1997, o declínio da ferrovia afetou significativamente as economias locais. Marcelino Ramos é um bom exemplo de município que, no início do século, teve um certo progresso com a presença da ferrovia, mas que, ao longo dos anos, não manteve esse progresso. Após a interrupção da ferrovia, Marcelino Ramos passou a ter uma economia essencialmente agrícola e baseada no turismo de águas termais.

A ferrovia tem um valor social relevante na região analisada, uma vez que está diretamente ligada ao desenvolvimento dos municípios, com seus progressos econômicos, expansões urbanas, infraestrutura de trabalho, intercâmbios culturais e de bens de consumo, ao passo que sua desativação e abandono trouxeram consequências que refletem um cenário de estagnação e perdas sociais, econômicas, culturais e de trabalho.

Além disso, o patrimônio ferroviário, que serve como um elemento de suporte à memória social da comunidade, refletiu durante anos o total abandono e estagnação das estruturas, contrapondo a sua importância no início do século passado. Demolições e intervenções resultaram em descaracterizações e perda de identidade próximas às estações e às linhas férreas, o que prejudica o valor de conjunto desses elementos. Recentemente, os municípios de Gaurama e Marcelino Ramos reativaram as antigas estações, permitindo-lhes um novo uso, para fins culturais e de turismo. Kerber (2017) aponta que, em grande parte, as políticas públicas voltadas ao reconhecimento e preservação do patrimônio cultural construído em nível local, são insuficientes. Além disso, o patrimônio ferroviário sofre com os problemas de gestão, o que, em alguns casos, resulta na deterioração e/ou subutilização desses espaços de convívio social qualificado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ferrovia no trecho analisado foi, e ainda é, um elemento importante na história dos municípios de Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos. Ela foi a responsável pelo desenvolvimento e integração do território, que antes era considerado uma região remota do estado, aos maiores centros urbanos do país. As estações desempenharam um papel fundamental na dinâmica deste território, assumindo a função de portas das cidades, sendo o palco dos acontecimentos, das trocas, comercialização, encontros e despedidas, o que resultou na criação de um conjunto de memórias e histórias regionais.

A linha férrea é considerada um elemento que, além de promover o desenvolvimento e o povoamento da região do Alto Uruguai, contribuiu para a criação e marcação de uma paisagem regional, o que contribui para a criação de uma identidade e noção de território. Ao longo do estudo, é possível notar que a ferrovia perdeu seu papel estratégico durante o decorrer das décadas, o que causou impactos significativos e ainda presentes nos municípios analisados, ambos de pequeno porte, o que, teoricamente, não ocorreria tão profundamente em cidades médias ou grandes.

Devida ao baixo retorno econômico que o trecho oferecia, sua desativação ocorre simultaneamente a uma série de desativação em nível nacional e até internacional. Atualmente, é notório que a ferrovia entre os municípios analisados é lembrada com grande saudosismo pelas comunidades, uma vez que ela é responsável pelo desenvolvimento de toda a região. É possível concluir que a preservação do patrimônio ferroviário, bem como

sua exploração ou ativação para fins turísticos, pode ser um recurso relevante, tanto para a preservação da identidade e memória social, quanto para o desenvolvimento econômico dos municípios.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES).

REFERÊNCIAS

CHIAPARINI, E. J. Erechim: **Retratos do passado, memórias do presente**. Erechim, Graffoluz, 2012, p. 50 – 120.

ENDLICH, Â. M. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades do Noroeste do Paraná**. Tese (doutorado) – Universidade Estadual Paulista – Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente: [s.n.], 2006. 505 p. il.

FACCIO, A. J. **Infraestrutura ferroviária e privatização: o caso do ramal Passo Fundo - Marcelino Ramos na Região do Alto Uruguai**. 2012. 150 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

FACCIO, A. J.; RUCKERT, A. A. As contradições da Reforma do Estado de modelo neoliberal: atores locais/regionais e o projeto de reativação do trecho ferroviário Passo Fundo-Marcelino Ramos/RS. **Revista de Geopolítica**, v. 2, n. 2, p. 109-124, 2016.

FEGER, J. E. **Regionalização do turismo na área de influência dos municípios de Marcelino Ramos (RS) e Piratuba (SC)**. 2010. 165 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doutorado em Desenvolvimento Regional, Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC, Santa Cruz do Sul, 2010.

FERNANDES, P. H. C. O urbano brasileiro a partir das pequenas cidades. **Revista Geoaraguaia**, v. 8, n. 1, 2018.

FINGER, A. E. **Um Século de Estradas de Ferro** – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. Brasília, 2013, Tese (Doutorado) – Universidade de Brasília – UnB, 2013.

GIARETTA, S. G. J. Aspectos da dinâmica socioeconômica da colônia Erechim. In: GIARETTA, S. G. J. **O Grande e velho Erechim: ocupação e colonização do povoado de Formigas (1908-1960)**. Passo Fundo, UPF (Dissertação), 2008, p.31 - 62.

HEINSFELD, A. O sentido geopolítico-estratégico da colonização germânica no Vale do Rio do Peixe. In: HEINSFELD, A. **A Região em Perspectiva: diferentes facas da história catarinense**. Joaçaba: Ed. Unoesc, 2001.

IBGE. **Censo Demográfico de 2022**. Rio de Janeiro; FIBGE, 2023.

_____. IBGE. **Contagem Populacional de 1996**. Rio de Janeiro: FIBGE, 1997.

KERBER, A. A. **A ferrovia no norte do Rio Grande do Sul: uma história do trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos/RS (1957 - 1997)**. 2017. 158 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Passo Fundo – UPF, Passo Fundo, 2017.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação**. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

LISECKI, A. M. **Política de Assistência Social e o reconhecimento das desigualdades em Gaurama - RS**. 2016. 71 f.

LOCH, S. **Erechim 105 anos**. Erechim, 2023. 270 p.

MANFOI, O. **A colonização italiana no Rio Grande do Sul: Implicações econômicas, políticas e culturais**. Porto Alegre: Grafo Sul, 1975.

OLENDER, M. **Memória Trilho: A Universidade Envolvida na Preservação do Patrimônio Ferroviário da Zona da Mata Mineira**. IV Seminário Internacional – Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa – AEAUP. Minas Gerais. 2017.

THOMÉ, L. N. F. **Marcelino Ramos**: histórico. Erechim: Livraria e Tipografia Modelo, 1962.

VERONEZE, M. A **(Re) Construção da Italianidade no Norte do Estado do Rio Grande do Sul - Viadutos (1910 - 1970)**. 2007. 162 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Passo Fundo - UPF, Passo Fundo, 2007.

WOLFF, G. H. **Trilhos de Ferro, trilhas de barro**: a ferrovia no norte do Rio Grande do Sul – Gaurama (1910-1954). Passo Fundo: Ed. Da Universidade de Passo Fundo, 2005. 367 p.