

Aline Asturian Kerber

**A ferrovia no norte do Rio Grande do Sul: uma história do trecho Passo
Fundo-Marcelino Ramos/RS (1957-1997)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de Passo Fundo, como requisito parcial e final para obtenção do grau de mestre em História sob a orientação do Prof. Dr. Marcos Gerhardt.

Passo Fundo

2017

A todos que de alguma maneira contribuíram para que esta pesquisa pudesse ser realizada, indicando bibliografias e fontes, partilhando ideias e inquietudes. Em especial, aos ex-ferroviários que colaboraram compartilhando suas memórias. Ao professor Marcos pela orientação e atenção despendidas durante a realização deste trabalho.

A ordem cronológica quebra-se: o tempo da locomotiva – aquela que já fora celebrada como deusa do progresso – permaneceu parado. As coordenadas geográficas esboroaram-se: o trem extraviou-se em algum ramal solitário, em alguma estação sem nome.

Francisco Foot Hardman

RESUMO

Esta dissertação analisa a história da ferrovia no norte do estado do Rio Grande do Sul por meio do estudo do trecho entre Passo Fundo e Marcelino Ramos. Para isso, retoma a história da implantação da ferrovia no norte do estado no início do século XX e seu papel naquele momento histórico. Sua ênfase, no entanto, é o papel econômico e social da ferrovia no período em que a Rede Ferroviária Federal S.A. foi responsável pela administração das ferrovias no país, ou seja, de 1957 a 1997. Além disso, busca compreender os contextos históricos locais e nacionais que culminaram na desativação do trecho ferroviário de Passo Fundo a Marcelino Ramos no ano de 1997. Analisa porque o transporte ferroviário não se efetivou como elemento de desenvolvimento regional ao longo das décadas no norte do Rio Grande do Sul e também como elemento de integração nacional, função desempenhada há muito pelas rodovias. As fontes utilizadas na pesquisa englobam a imprensa, entrevistas orais e documentos oficiais emitidos pelo governo do Rio Grande do Sul e governo federal e seus órgãos. Essa pesquisa se dá na perspectiva da história regional com ênfase nos espaços que tiveram suas economias e suas histórias vinculadas à ferrovia. Por meio do estudo da história de um trecho ferroviário específico, busca-se reflexões de maior abrangência e a compreensão de processos históricos mais amplos. Assim, entende-se que o estudo da história do trecho proposto é significativo não apenas para a compreensão da história local, mas possibilita o entendimento de conjunturas que envolvem a história do transporte ferroviário em âmbito nacional, pois traz inúmeros elementos que são representativos de processos históricos e contextos mais abrangentes. Dentre esses contextos, podemos citar a introdução da lógica capitalista em regiões distantes dos centros econômicos do país, sendo a construção de ferrovias com capitais estrangeiros um dos elementos utilizados nesse propósito; o crescimento da importância do transporte rodoviário em relação às ferrovias ao longo do século XX; as privatizações e concessões de serviços públicos na década de 1990, dentre eles o transporte ferroviário; e as desativações de inúmeros trechos férreos em todo o país após suas concessões à iniciativa privada.

Palavras-chave: ferrovias, Rede Ferroviária Federal S.A., desestatização.

ABSTRACT

This dissertation analyzes the history of the railroad in the north of the State of Rio Grande do Sul by studying the stretch between Passo Fundo and Marcelino Ramos. For this, it takes up the history of the railroad implantation in the north of the State in the early twentieth century and its role in that historical moment. Its emphasis, however, is the economic and social role of the railroad in the period in which the Rede Ferroviária Federal S.A. was responsible for the administration of the railways in the country, that is, from 1957 to 1997. In addition, it seeks to understand the historical local and national contexts that culminated in the deactivation of the railway section from Passo Fundo to Marcelino Ramos in 1997. It will analyze why rail transportation did not become an element of regional development throughout the decades in the north of Rio Grande do Sul and also as an element of national integration, a function that has long been performed by highways. The sources used in the research include the press, oral interviews and official documents issued by the Rio Grande do Sul government and federal government and its agencies. This research takes place in the perspective of regional history with emphasis on the areas that had their economies and their stories linked to the railroad. By studying the history of a specific railway section, it seeks broader reflections and an understanding of wider historical processes. Thus, it is understood that the study of the history of the proposed section is significant not only for the understanding of the local history, but it makes possible to understand the conjunctures that involve the history of rail transportation in the national level, since it brings numerous elements that are representative of historical processes and broader contexts. Among these contexts we can mention the introduction of capitalist logic in regions far from the economic centers of the country, with the construction of railways with foreign capital being one of the elements used in this purpose; the growth of the importance of road transportation concerning to railroads during the twentieth century; privatizations and concessions of public services in the 1990s, among them rail transportation; and the deactivations of countless railway sections across the country after its concessions to private enterprise.

Keywords: Railways, Rede Ferroviária Federal S.A., privatization.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa mostrando a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.....	30
Figura 2 – Mapa da malha ferroviária do Rio Grande do Sul em 1898.....	34
Figura 3 – Mapa esquemático do trecho ferroviário Passo Fundo a Marcelino Ramos.....	37
Figura 4 – Mapa mostrando os municípios que compõem a AMAU (2017).....	39
Figura 5 – Mapa da malha ferroviária do Rio Grande do Sul em 1959.....	70
Figura 6 – Vista aérea do perímetro urbano de Erechim, no sentido sul-norte. Década de 1940	78
Figura 7 – Acidente com o trem internacional nas proximidades da estação de Balisa. Década de 1950.....	93
Figura 8 – Mapa esquemático da Regional Sul da RFFSA no ano de 1972.....	107
Figura 9 – Trabalhadores da manutenção de vias. Década de 1980.....	117
Figura 10 – Estação ferroviária de Gaurama/RS. Década de 1990.....	135
Figura 11 – Imagem de capa do jornal <i>A Voz da Serra</i>	138
Figura 12 – Malha ferroviária do Rio Grande do Sul.....	155

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Objetivos e realizações do Plano de Metas em relação às ferrovias e rodovias.....	73
Tabela 2 - Dados estatísticos da VFRGS, de 1948 a 1964.....	87
Tabela 3 - Horários dos trens de passageiros no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos no ano de 1966.....	94
Tabela 4 - Utilização do transporte ferroviário na estação de Erechim no ano de 1987.....	113
Tabela 5 - Dados das desestatizações no Brasil (1991-1998).....	130
Tabela 6 - Dados populacionais dos municípios providos de estações ferroviárias no trecho a partir de Passo Fundo até Marcelino Ramos na década de 1990.....	133
Tabela 7 - Linhas tronco da Malha Sul antes da concessão à iniciativa privada.....	145
Tabela 8 - Grupos controladores do consórcio vencedor da concessão da Malha Sul.....	148

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALL – América Latina Logística S.A.

AMAU – Associação dos Municípios do Alto Uruguai

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

BRC – *Brazil Railway Company*

COTREL – Cooperativa Tritícola Erechim Ltda.

COTRIGO – Cooperativa Tritícola de Getúlio Vargas

COTRIN – Comissão de Organização da Triticultura Nacional

CVRD – Companhia Vale do Rio Doce S.A.

DAER – Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem

DTC – Diretoria de Terras e Colonização

EFSPRG – Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.

FMI – Fundo Monetário Internacional

FSA – Ferrovia Sul-Atlântico S.A.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICA – *Jewish Colonization Association*

IPHAE – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul

MDB – Movimento Democrático Brasileiro

MPF – Ministério Público Federal

PDI – Plano Nacional de Desligamento da RFFSA

PND – Programa Nacional de Desestatização

PRR – Partido Republicano Rio-Grandense

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.

SR-5 – Superintendência Regional da RFFSA em Curitiba

SR-6 – Superintendência Regional da RFFSA em Porto Alegre

UPF – Universidade de Passo Fundo

VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

VFRGS – Viação Férrea do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
1 HISTÓRIA DA IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NO NORTE DO RIO GRANDE DO SUL	
1.1 As ferrovias e a transformação do mundo contemporâneo.....	20
1.2 A ferrovia no norte do Rio Grande do Sul no início do século XX.....	33
1.3 Estrada de ferro, exploração florestal e impactos sociais.....	47
1.4 Viação Férrea do Rio Grande do Sul e a ascensão as rodovias.....	55
2 A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. NO NORTE DO RIO GRANDE DO SUL	
2.1 O projeto desenvolvimentista brasileiro e a criação da RFFSA.....	64
2.2 Ferrovia, espaço urbano e economia agrícola.....	77
2.3 O transporte de passageiros no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos.....	90
2.4 Implicações da diminuição da importância do transporte ferroviário.....	103
3 A DESESTATIZAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO E DESATIVAÇÃO DO TRECHO PASSO FUNDO-MARCELINO RAMOS	
3.1 A década de 1990 e o neoliberalismo.....	121
3.2 Desestatizações: concessões e privatizações.....	128
3.3 A RFFSA no norte do Rio Grande do Sul na década de 1990.....	132
3.4 A concessão da Malha Sul e a desativação do trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos.....	143
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	159
REFERÊNCIAS.....	164
FONTES.....	171
ANEXO.....	172

INTRODUÇÃO

O transporte ferroviário foi sinônimo de inovação a partir da segunda década do século XIX até início do XX e se expandiu rapidamente pelo mundo. O norte do Rio Grande do Sul tem sua história marcada pela presença da ferrovia. Ela impulsionou o início da colonização, dirigida pelo Estado e efetuada também por companhias colonizadoras particulares, e gerou expectativa de grande desenvolvimento econômico quando da sua implantação. Nos arredores das estações ferroviárias constituíram-se povoados que deram origem a municípios.

Com o passar das décadas do século XX, a ferrovia perdeu espaço como elemento modernizador não só no norte do Rio Grande do Sul, mas em todo o Brasil. Os sucessivos governos passaram a investir na construção de rodovias e também a incentivar a indústria ligada a veículos automotores, transferindo assim para as rodovias o papel de realizar a integração nacional.

Na década de 1990, o Estado brasileiro, sob a ótica de políticas neoliberais, levou a cabo um amplo processo de desestatização de serviços públicos, no qual foram incluídas as ferrovias que, desde o final dos anos 1950, eram responsabilidade do governo federal por meio da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), sociedade anônima da qual a União era a acionista majoritária.

Desta maneira, esta pesquisa propõe-se a analisar a história e o papel econômico e social da ferrovia no norte do Rio Grande do Sul, com ênfase no trecho que inicia no município de Passo Fundo e vai até Marcelino Ramos. Para isso, retomará a história da implantação da ferrovia no norte do estado, analisará a atuação da Rede Ferroviária Federal S.A. e a política de desestatização de serviços públicos, além de analisar os contextos locais e nacionais que culminaram na desativação do referido trecho ferroviário, no ano de 1997.

Portanto, o recorte temporal da pesquisa tem ênfase no período que vai de 1957 a 1997, quando as ferrovias brasileiras estiveram sob a administração da Rede Ferroviária Federal S.A. Cabe também ressaltar que, neste período, a ferrovia do norte do Rio Grande do Sul é menos estudada, pois a maioria das pesquisas realizadas privilegia a primeira metade do século XX. Nesse sentido, o número diminuto de estudos pode criar um hiato de compreensão entre sua implantação, quando teve grande importância econômica e social para esse território, e sua desativação na década de 1990.

O trecho escolhido para ser objeto da pesquisa fazia parte da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG), grande projeto de ligação do sul do país com os centros econômicos como Rio de Janeiro e São Paulo. No Rio Grande do Sul, o trecho de 179 quilômetros de extensão, de Passo Fundo a Marcelino Ramos, fazia parte do Tronco Norte que ia de Santa Maria a Marcelino Ramos cuja extensão total era de 535 quilômetros.

A opção de recorte espacial da pesquisa considera que, desde a construção da ferrovia e do início da colonização por imigrantes europeus e seus descendentes, até a desativação do transporte ferroviário no trecho, esse espaço se caracterizou por elementos históricos, econômicos e sociais comuns e que ainda hoje podem ser observados. O trecho ferroviário que partia de Passo Fundo e ia até Marcelino Ramos foi inaugurado dez anos após a chegada do primeiro trem à estação de Passo Fundo, município que, em fins do século XIX, apresentava um incipiente desenvolvimento agrícola e comercial.

Nesse período, ao contrário de Passo Fundo, Cruz Alta e Santa Maria, apenas para citar os principais municípios providos pela ferrovia ao longo do Tronco Norte da EFSPRG no Rio Grande do Sul, as matas do Alto Uruguai ainda não estavam inserida nas configurações econômicas capitalistas, sendo habitadas por populações indígenas e caboclas que produziam para sua subsistência. Além dessas características históricas, deve-se citar que, atualmente, há operacionalização de trens até Passo Fundo pela Empresa América Latina Logística, recentemente incorporada pela Rumo Logística, o que mais uma vez traz especificidade ao trecho a partir de Passo Fundo até Marcelino Ramos que, como referido, foi desativado no ano de 1997. Os pontos citados são apenas exemplos das especificidades do espaço considerado e serão evidenciados ao longo do estudo.

Considerando a temática da pesquisa, ela será constituída de fontes distintas em sua produção. Parte das fontes serão documentos produzidos por órgãos estatais, principalmente pela própria RFFSA, como Relatórios Anuais e Anuários Estatísticos. Também serão utilizados como fontes, jornais de circulação de âmbito regional e estadual abrangendo o período estudado, além de entrevistas com ex-trabalhadores ferroviários.

Além da pesquisa em fontes primárias, como referido, serão realizadas leituras temáticas, desenvolvendo assim uma revisão bibliográfica sobre a trajetória das ferrovias brasileiras e da história do território que abrange o estudo ora proposto. Nas referências bibliográficas buscar-se-á a compreensão dos contextos políticos e econômicos mundiais e nacionais que tiveram influência na história da região em estudo. Ainda, serão consultadas e

analisadas bibliografias referentes às políticas de privatizações e concessões empreendidas no Brasil, buscando suas origens históricas e caracterização. Em seguida, partir-se-á para a análise crítica das fontes disponíveis com base nos referenciais teóricos, com o intuito de compreender o papel desempenhado pela ferrovia e o processo da desativação do trecho ferroviário, sempre permeados pelo diálogo entre o conhecimento produzido na área e as fontes levantadas.

Portanto, a dissertação será dividida em três capítulos. No primeiro, busca-se contextualizar e compreender a história da implantação das ferrovias no Brasil e, principalmente, no norte do Rio Grande do Sul, demonstrando a ferrovia como elemento marcante na constituição econômica, social e cultural desse território. É preciso registrar que esse período foi bastante estudado pela historiografia regional, portanto, a maioria das considerações contidas no capítulo podem não trazer novidades para aqueles que tem maior contato com a bibliografia sobre o tema.

Apesar do primeiro capítulo ter o intuito principal de contextualização histórica, optou-se também pela utilização de fontes primárias, a saber, as Mensagens do Presidente do estado do Rio Grande do Sul à Assembleia dos Representantes. Acredita-se que a análise desta documentação pode contribuir para a compreensão do entendimento do governo do Rio Grande do Sul da época em relação aos transportes, em especial às ferrovias, e também qual o papel dessas no desenvolvimento do estado no início do século XX.

No caso de documentos oficiais, produzidos por governos de Estado, estes foram considerados as principais fontes históricas até meados do século XX, assim como outros documentos escritos, cabendo ao historiador apenas interpretar as informações, consideradas neutras, neles contidos. Atualmente, esses documentos continuam sendo válidos e amplamente utilizados pelos historiadores, pois costumam ser fontes acessíveis e, por seu caráter público, bem preservadas.

Para Jacques Le Goff “o documento não é qualquer coisa que fica por conta do passado, é um produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que aí detinham o poder” (2003, p. 535 e 536). Portanto, é necessário que ao interpretá-los se considere e conheça as intenções de produção, qual era a ideologia, circunstâncias políticas e os propósitos envolvidos. Esses elementos não estão claramente destacados no próprio documento, cabendo ao pesquisador ter olhar crítico e atento para apreender o contexto no qual fora produzido e no qual está sendo interpretado. Assim,

[...] o documento não é um documento em si, mas um diálogo claro entre o presente e o documento. Resgatar o passado é transformá-lo pela simples evocação. Em decorrência da ideia anterior, todo documento histórico é uma construção permanente (KARNAL; TATSCH, 2012, p. 12).

No caso das mensagens presidenciais utilizadas nesta pesquisa, são documentos que apresentam uma enorme possibilidade de usos e interpretações, sendo que abrangem um período considerável de tempo e, pela sua natureza, se tornam uma série completa para análise.

O segundo capítulo da dissertação objetiva compreender o papel econômico e social da ferrovia no norte do estado a partir da década de 1950 até fins da década de 1980, principalmente naqueles territórios atravessados pelos trilhos do trem entre Passo Fundo e Marcelino Ramos. Cabe ressaltar que, nesse período, as ferrovias no Brasil estavam em franco declínio enquanto principal meio de transporte. Nesse segundo capítulo, dar-se-á início a utilização da imprensa como fonte. Esse uso busca analisar como os meios de comunicação registraram e representaram a atividade da ferrovia no norte do estado e o processo que resultou na desativação do trecho.

Considerando que não foram localizados os registros oficiais de movimentação financeira e de composições da RFFSA no trecho, o uso da imprensa como fonte mostra-se imprescindível para a viabilidade da pesquisa, sempre consideradas as implicações teóricas de seu uso como fonte histórica. Neste sentido, serão utilizados como fontes primárias os periódicos de circulação regional *A Voz da Serra* e *Diário da Manhã*, e o jornal de circulação estadual *Diário de Notícias*.

O jornal *A Voz da Serra* foi fundado em 1929 por Estevam Carraro, quando Erechim ainda era denominado Boa Vista. Além de notícias e de colunas de colaboradores locais, o jornal replicava notas de outros jornais como *O Globo* e trazia notícias de agências internacionais como a *Globe Press*. Durante o período analisado, o periódico tinha como redator-chefe Geder Carraro, filho do fundador. Em 1975, apenas para exemplificarmos, quando o jornal comemorava 44 anos de fundação, publicou-se um breve currículo de cada um dos colaboradores. Naquele momento, Geder, além de redator-chefe do jornal era também secretário da Associação dos Municípios do Alto Uruguai (AMAU), secretário do então Prefeito Municipal de Erechim, Aristides Zambonato, e secretário da Câmara de Vereadores.

Percebe-se que os proprietários do jornal e seus colaboradores como Juarez Miguel Illa Font, padre Benjamin Busatto e outros, tinham grande inserção nos meios políticos e

administrativos locais, o que provavelmente influenciava no conteúdo publicado no periódico. Esse quadro configura apenas uma das problemáticas do uso da imprensa como fonte histórica. Sabe-se também do forte caráter de publicidade que os jornais tinham nesse período, o que também pode ser considerado fator que influenciava nas pautas a serem publicadas. Em 2001, o jornal *A Voz da Serra* passou a se denominar *Voz Regional* e circula até hoje, com publicação semanal e sem a mesma importância que teve durante grande parte do século XX.

Também será utilizado o jornal de publicação e circulação regional *Diário da Manhã*, fundado em 1935, por Túlio Fontoura, em Passo Fundo. Em Erechim, uma edição específica começou a circular em 22 de fevereiro de 1986. Quando o *Diário da Manhã* passou a ser publicado em Erechim, era o genro de Túlio, Dyógenes Auldo Martins Pinto, quem estava à frente do periódico.

Assim, conclui-se que tanto o jornal *A Voz da Serra* como o *Diário da Manhã* se constituíam em órgãos de imprensa com comando familiar. Em uma análise breve e superficial, o jornal *Diário da Manhã*, aparentemente, pretendia-se mais imparcial e neutro quando comparado ao jornal *A Voz da Serra*. Não se tem informações se seus proprietários e redatores tinham inserção nos meios políticos da época, mas sabe-se do prestígio que os órgãos de imprensa gozavam no período. O jornal *Diário da Manhã* deixou de ser editado e publicado em Erechim em meados de 2016.

Além dos dois periódicos de circulação regional, será utilizado o jornal de circulação estadual *Diário de Notícias*, pertencente a Assis Chateaubriand e integrante dos *Diários Associados*, um dos maiores grupos de imprensa já existentes no Brasil. Nesta pesquisa foram utilizados exemplares de 1954 a 1970, disponíveis para acesso na Hemeroteca da Biblioteca Nacional, na internet.

Se, conforme Tânia Regina de Luca, em fins do século XIX e início do XX a história nos moldes positivistas não recomendava o uso de periódicos como fonte histórica, por considerar que apenas "[...] continham registros fragmentários do presente, realizando sob o influxo de interesses, compromissos e paixões [...] e dele forneciam imagens parciais, distorcidas e subjetivas" (2011, p. 112). Atualmente pode-se afirmar que a imprensa se tornou uma das principais fontes para os historiadores. Ser amplamente aceita como fonte, no entanto, não exclui suas problemáticas sendo, desta maneira, necessários métodos e critérios em sua utilização e interpretação.

Conforme Renée Barata Zicman (1985) é justamente a periodicidade uma das várias vantagens do uso da imprensa como fonte histórica. Os jornais registram o cotidiano, a memória diária, permitindo o acompanhamento e a cronologia dos fatos. Além disso, permitem que o fato histórico seja inserido em seu contexto, dialogando com outros fatos que estão ocorrendo simultaneamente e sendo também registrados pela imprensa. Ressaltou, entretanto, Zicman, que o jornal não pode ser encarado como uma fonte que recupera o fato ou o passado. Necessariamente deve haver uma crítica interna o que, aliás, deve ser feito em relação a todos os tipos de fontes.

Para Zicman (1985), a partir da década de 1950, houve uma modificação na imprensa cotidiana que antes se caracterizava como um "jornal de opinião", deixando clara suas posições políticas. A partir de então, passou a ser de informação, onde pretendia-se objetiva, imparcial, negando ou procurando negar ou esconder suas posições políticas e ideológicas.

Ana Maria de Almeida Camargo, em uma das primeiras contribuições brasileiras para as discussões sobre o uso da imprensa como fonte histórica destacava que "o jornal [...] é um tipo de documento que dá aos historiadores a medida mais aproximada da consciência que os homens têm de sua época e de seus problemas; mesmo quando informativo, não está livre de manifestações críticas e opinativas, e omissões deliberadas" (1969, p. 225). Conforme De Luca:

Pode-se admitir, à luz do percurso epistemológico da disciplina e sem implicar a interposição de qualquer limite ou óbice ao uso de jornais e revistas, que a imprensa periódica seleciona, ordena, estrutura e narra, de uma determinada forma, aquilo que elegera como digno de chegar ao público. O historiador, de sua parte, dispõe de ferramentas provenientes da análise do discurso que problematizam a identificação imediata e linear entre a narração do acontecimento, questão, aliás, que está longe de ser exclusiva do texto da imprensa (DE LUCA, 2011, p. 139).

Maria Helena Capelato em sua análise considerada referência sobre a ideologia liberal na imprensa paulista abrangendo o período de 1920 a 1945, refletiu que a imprensa foi e é meio de manipulação de interesses. Em seu estudo, a historiadora fez ainda "emergir a figura dos jornalistas como sujeitos, dotados da consciência que se determina na prática política" (1989, p. 12).

Christa Berger (2009) assinalou que, para Althusser, os meios de comunicação eram um dos aparelhos ideológicos do Estado. Este conceito baseou muitas interpretações do papel

da imprensa desde os anos 1960. Para Berger, os jornais são produzidos nos mesmos parâmetros de produtos comerciais, pois são propriedades privadas e visam a geração de lucros. Segundo Berger, entre as funções do jornal está também formar a opinião pública:

Seu poder consiste em enquadrar os fatos que serão noticiados; em agendar e orientar a opinião pública; em formar mapas mentais para informar as pessoas, as cidades, os países que fazem a história e, ao mesmo tempo, as pessoas, cidades, os países que ameaçam a história (2009, p. 336).

Portanto, se refletirá sobre como a imprensa representou a ferrovia no norte do estado, retrato que certamente influenciou a opinião da população sobre sua significação para a região, pois como assinala Berger (2009), a imprensa tem o poder de dizer algo e assim construir a "verdade", pois muitas pessoas interpretam as notícias como fatos incontestáveis.

Veremos abaixo que Jacques Le Goff ao tratar das questões relativas à memória destacou o poder da imprensa sobre a formação da memória coletiva. Assim, os discursos dos veículos de imprensa em relação às ferrovias no norte do estado e no país também serão brevemente analisados nesta pesquisa.

No terceiro capítulo, serão discutidos os contextos locais e nacionais e as políticas de desestatização de serviços públicos que contribuíram para a desativação do trecho ferroviário de Passo Fundo a Marcelino Ramos na década de 1990. O qual, a exemplo de inúmeros outros no país, foi desativado após a sua concessão ao capital privado.

Nesse capítulo, será dada continuidade ao uso da imprensa e da História Oral como fontes. Neste sentido, considerando as poucas referências sobre a desativação do trecho na imprensa, a História Oral assumirá importância primordial com o relato e as impressões dos trabalhadores que vivenciaram o processo de desestatização da RFFSA e desativação da ferrovia no norte do Rio Grande do Sul. A escolha dos entrevistados se deu de forma qualitativa. Desta maneira, foram realizadas entrevistas temáticas com ex-ferroviários que desempenharam funções distintas em diferentes períodos, sempre com relação ao trecho estudado. Para análise dessas fontes será utilizada a metodologia da História Oral.

Conforme Verena Alberti (2011), a História Oral necessita de interpretação e análise. Entrevistas isoladas ou mesmo um grupo de entrevistas não dão conta de forma definitiva e completa do passado ocorrido, mas sim ampliam as possibilidades de interpretação desse passado. Entre o passado e as impressões e expressões do entrevistado há filtros como a memória, o tempo transcorrido, as relações de poder, a forma como as pessoas elaboram suas

experiências. Também é preciso considerar as condições de sua produção. Neste sentido, segundo Alberti:

[...] a entrevista de História Oral é resíduo de uma ação específica, qual seja, a de interpretar o passado. Tomar a entrevista como resíduo de ação, e não apenas como relato de ações passadas, é chamar a atenção para a possibilidade de ela documentar as ações de constituição de memórias – as ações que tanto o entrevistado quanto o entrevistador pretendem desencadear ao construir o passado de uma forma e não de outra (2011, p. 169).

Considerando ainda a dimensão subjetiva de questões ligadas à História Oral como fonte, a sua utilização, espera-se, trará a contribuição das memórias, vivências, relatos pessoais e opiniões dos trabalhadores envolvidos no contexto de operacionalização e desativação do trecho ferroviário. Mesmo não sendo a memória o foco principal de análise nesse trabalho, faz-se necessário refletir brevemente sobre ela, que se tornou um tema tão caro aos historiadores, principalmente após a maior aceitação do uso da História Oral.

Neste sentido, a História Oral como fonte histórica, está estritamente vinculada à questões da memória, seja ela individual ou necessariamente coletiva, na análise de Halbwachs (1990), uma vez que para esse autor ninguém pode lembrar de algo que não esteja de alguma maneira ligado à vida em sociedade. O autor analisou que, mesmo que estivermos considerando a memória individual, ela nunca é isolada ou fechada em si mesma, pois para lembrar é necessário fazermos referência à memória do outro. Além disso, para rememorar é necessário reportar-se a pontos de referência que estão fora do indivíduo, que se encontram na sociedade, ou seja, o indivíduo se utiliza de palavras e ideias que, necessariamente, busca externamente, no seu meio. Além disso, as memórias têm relação direta com o presente e não apenas com o passado como se possa supor.

No entanto, Halbwachs (1990) alertou que não devemos confundir memória coletiva e memória histórica. Esta última é mais ampla, não obstante estar organizada de forma mais resumida e esquemática. A memória social ou coletiva é, para Halbwachs, mais contínua e densa e tem um suporte limitado no tempo e no espaço.

Michel Pollak (1992) também ressaltou que se, a princípio, a memória parece algo apenas individual, ela se constrói e encontra suporte também no coletivo. Assim como Halbwachs, ele salientou o caráter seletivo da memória, sendo esta construída individual e coletivamente, bem como consciente e inconscientemente pelos sujeitos.

Quais são, portanto, os elementos constitutivos da memória, individual ou coletiva? Em primeiro lugar, são os *acontecimentos* vividos pessoalmente. Em segundo lugar, são os acontecimentos que eu chamaria de “vividos por tabela”, ou seja, acontecimentos vividos pelo grupo ou pela coletividade à qual a pessoa se sente pertencer. São acontecimentos dos quais a pessoa nem sempre participou mas que, no imaginário, tomaram tamanho relevo que, no fim das contas, é quase impossível ela saber se participou ou não. (POLLAK, 1992, p. 201)

Portanto, todas essas características e problemáticas sobre a memória e sua influência no uso de entrevistas como fontes devem ser consideradas, sem que nenhuma delas tire a validade de seu uso pelos historiadores. Neste sentido, Pollak comparou a fonte oral com a fonte escrita. Nas palavras de Pollak “se a memória é socialmente construída, é obvio que toda a documentação também o é. Para mim, não há diferença fundamental entre a fonte escrita e fonte oral” (1992, p. 207).

Outro historiador que refletiu sobre as relações entre história e memória foi Jacques Le Goff. Para ele, a memória envolve aspectos biológicos e psicológicos. Ele ressaltou que o que sobrevive na memória não é a totalidade daquilo que de fato existiu "mas uma escolha efetuada quer por forças que operam no desenvolvimento temporal do mundo e da humanidade, quer pelas que se dedicam à ciência do passado e do tempo que passa, os historiadores" (2003, p. 525). Em relação à memória coletiva, Le Goff destacou que a imprensa tem papel decisivo e que esse meio de comunicação é partícipe na fase moderna da memória escrita. Neste sentido, o autor francês afirmou que a imprensa revolucionou, ainda que de maneira lenta, a memória ocidental.

Tratar de construção e operacionalização de ferrovias é necessariamente falar de exploração de madeira, impactos ambientais, devastação, ocupação da terra e especulação fundiária. Assim como estudar a ferrovia no norte do Rio Grande do Sul é necessariamente combinar escalas locais, estaduais e nacionais de análise. Ao mesmo tempo é também pesquisar aspectos econômicos interagindo com o social, ambiental e cultural. Desta maneira, também se faz imprescindível recorrer a outras áreas do conhecimento, principalmente à Economia, ao Direito e à Geografia. Esta será essencial para o desenvolvimento dessa pesquisa, pois também é uma disciplina que se ocupa com questões como espaço, território e transportes.

Assim, como referido, o objetivo principal desse trabalho é compreender qual o papel econômico e social da ferrovia no norte do Rio Grande do Sul, com ênfase naqueles territórios

atravessados pelos trilhos do trem, a partir de Passo Fundo até Marcelino Ramos, e para além desse espaço específico, sendo a análise do trecho em questão o ponto inicial e referencial para a compreensão de contextos históricos mais amplos em que esse esteve inserido. Além disso, busca compreender porque o transporte ferroviário não se efetivou como elemento de desenvolvimento regional ao longo das décadas no norte do Rio Grande do Sul e também como elemento de integração nacional, função desempenhada atualmente pelas rodovias.

1 HISTÓRIA DA IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NO NORTE DO RIO GRANDE DO SUL

Este capítulo contextualiza a instalação das estradas de ferro como um dos elementos técnicos que possibilitou a propagação do capitalismo pelo mundo. Também analisa a implantação e operacionalização da ferrovia no norte do Rio Grande do Sul – da construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande até a década de 1950. Essa ferrovia, nas primeiras décadas do século XX, em conjunto com a ocupação por meio da colonização por imigrantes e seus descendentes, alterou significativamente a territorialidade daquele local, bem como o seu papel econômico no contexto estadual e nacional.

1.1 As ferrovias e a transformação do mundo contemporâneo

Em “A era das revoluções, 1789-1848”, o historiador Eric Hobsbawm (2011a), comparou a transformação do mundo contemporâneo proveniente do advento do capitalismo, das indústrias, ferrovias e da emergência das classes trabalhadoras com as alterações resultantes da invenção da agricultura, da metalurgia, da escrita e com a instituição do Estado. Para o historiador, sem a existência e o triunfo daqueles elementos e de seus profundos significados, não seria possível pensar o mundo em suas configurações atuais.

Na tetralogia¹ composta por obras que analisam a história do mundo entre a Revolução Francesa, em 1789, e o fim do regime socialista da União Soviética, em 1991, Hobsbawm pontuou as ferrovias como um dos elementos definidores da constituição do mundo como conhecido, pois possibilitaram uma verdadeira revolução nos transportes terrestres e nas comunicações. Destacou seu papel fundamental no avanço do capitalismo sobre áreas até então consideradas remotas do globo terrestre, no desenvolvimento econômico e progresso técnico, bem como as consequências inevitáveis dessas transformações.

Antes da “revolução das ferrovias” ou da “era das ferrovias”, como assinalado por Hobsbawm (2011a), o mundo era extremamente grande para a maioria da população, se for

¹ Composta pelas obras “A era das revoluções, 1789-1848”, “A era do capital, 1848-1875”, “A era dos impérios, 1875-1914” e “A era dos extremos: o breve século XX: 1914-1991”, que são referenciais no estudo da história do mundo moderno e contemporâneo.

considerado que o transporte terrestre era muito difícil, feito a pé, por carroças ou cavalos. No entanto, o mundo naquele período também podia ser entendido como extremamente pequeno, se houver a ponderação de que a maioria da população nascia e permanecia por toda a vida no mesmo local de origem.

O transporte de mercadorias por vias terrestres, assim como o de passageiros, era lento e caro. Até o início do século XIX, o transporte naval era mais rápido e barato do que o terrestre, não obstante as intempéries a que estava sujeito. Assim, consideradas as condições dos meios de transporte da época “Hamburgo (estava) mais perto da Bahia do que do interior da Pomerânia” (HOBSEBAM, 2011a, p. 31).

Não é de se admirar que as estradas de ferro tenham tido tanto impacto no imaginário do homem do fim do século XIX, instigando e inspirando as artes de maneira geral, com destaque para a literatura e a pintura. Francisco Foot Hardman (2005) analisou o que chamou de “obsessão ferroviária”, em pintores e literatos oitocentistas, quando passaram a ser frequentes as temáticas industriais e ferroviárias. Esse período foi marcado por uma ruptura nas artes. As temáticas campestres e bucólicas e as idealizações do romantismo foram substituídas pela observação e representação da realidade, uma consequência dos avanços técnicos e da sociedade pretensamente racional do século XIX.

Cerca de 400 mil pessoas acompanharam com espanto, perplexidade e encantamento a primeira viagem do trem que ligava Liverpool a Manchester no ano de 1830 (HARDMAN, 2005). As ferrovias representaram um impacto não só técnico, mas cultural profundo e marcaram o imaginário coletivo de uma época. Neste sentido, Hardman também destacou o papel da arquitetura por meio, principalmente, das imponentes estações ferroviárias que ocupavam lugar central na paisagem das grandes cidades europeias e simbolizavam a modernidade numa era em que o progresso era tido como natural e inevitável.

Escrevendo na fase áurea das ferrovias, Vladimir Ilitch Lênin observou que “as estradas de ferro nos dão o balanço dos ramos mais importantes da indústria capitalista, da indústria hulfífera e siderúrgica, o balanço e o índice mais evidente do desenvolvimento do comércio mundial e da civilização democrático-burguesa” (2011, p. 109).

Não por acaso, Hobsbawm elegeu como marcos do fim da “era das revoluções” a construção da primeira rede de ferrovias na Inglaterra e a publicação do Manifesto do Partido Comunista, de Karl Marx e Frederich Engels, ambos os fatos ocorridos em 1848.

[...] A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (2011a, p. 83 e 84).

As estradas de ferro foram consequência técnica da Revolução Industrial. A atividade de mineração de carvão no norte da Inglaterra foi essencial para o desenvolvimento das ferrovias. Em 1800, a Grã-Bretanha era o maior produtor mundial de carvão. Este foi a principal fonte de energia no século XIX e seu emprego se dava tanto na indústria como no uso doméstico. A indústria carvoeira necessitava de meios mais eficientes para transportar as imensas quantidades de carvão do fundo das minas até a superfície e dali para o embarque em navios. Os trilhos eram utilizados nas galerias subterrâneas para mover pequenos carros e, assim, seu uso foi aperfeiçoado ao tracionamento com máquinas a vapor e a utilização em distâncias maiores.

A primeira ferrovia foi construída na Inglaterra, em 1825, com 61 quilômetros de extensão e ligava o campo de carvão de Durham ao litoral, entre as cidades de Stockton e Darlington. Três anos depois havia pequenas linhas férreas nos Estados Unidos e na França e na década seguinte eram construídas na Alemanha, Bélgica e Rússia. Entretanto, até a década de 1850 as ferrovias tinham pouca importância econômica, com mínima penetração em países como Espanha, Suíça ou na Península Balcânica.

Para Hobsbawm, a rápida expansão das ferrovias na Inglaterra deveu-se “a paixão aparentemente irracional com que os homens de negócios e os investidores atiravam-se a construção de ferrovias” (2011a, p. 85), embora muitas delas não fossem tão lucrativas. As classes ricas da Grã-Bretanha acumularam quantias tão espetaculares de renda que podiam fazer investimentos arriscados ou não lucrativos que ainda assim não corriam o risco de perder suas incalculáveis fortunas.

A acumulação de capitais propiciada pela Revolução Industrial, principalmente pelos engenhos de algodão e pelas indústrias têxteis, a concentração de terras, a modernização da agricultura e o fortalecimento do comércio possibilitaram o surgimento de uma classe de homens de negócios, empresários e investidores, muitos dos quais seriam os futuros investidores das estradas de ferro.

Hardman argumentou que “a combinação entre imaginação romântica, espírito empreendedor e especulação financeira produziu um tipo característico de capitalista, que

dominará o cenário da construção das grandes obras públicas [...]” (2005, p. 141). Esses novos homens de negócios foram aqueles que comandaram a construção de ferrovias em locais que eram, na época, considerados remotos.

Mas em até que medida pode-se atribuir a expansão das ferrovias ao mero espírito empreendedor de indivíduos pertencentes a uma classe abastada? Apesar do papel decisivo do empreendedorismo ou da iniciativa individual dos homens de negócios que surgiram com a primeira Revolução Industrial, outros fatores contribuíram decisivamente para que as ferrovias se tornassem um dos principais elementos da expansão do capitalismo pelo mundo.

As estradas de ferro possibilitaram a transformação da indústria pesada ou de bens de capital. Era necessário prover as ferrovias de ferro, carvão, maquinaria e mão de obra e isso fazia com que os números da indústria crescessem. As produções de ferro e carvão na Grã-Bretanha mais que dobraram entre as décadas de 1830 e 1850 (HOBSEAWM, 2011b).

Além disso, as ferrovias também representavam uma boa oportunidade de investimentos no exterior. Assim, viu-se nos caminhos de ferro uma alternativa e ocasião de novos negócios e lucro garantido. Mais que uma classe de homens enriquecidos por seus negócios na Inglaterra ou especuladores, esses eram os novos sujeitos do capitalismo que se expandiria a partir de meados do século XIX e que alteraria radicalmente as configurações econômicas e sociais do mundo.

A ferrovia e o telégrafo mudaram a ordenação do espaço geográfico e temporal, possibilitando uma integração comercial em âmbito mundial e um fluxo humano por terra até então jamais visto. Conforme Hobsbawm (2011b), no último quarto do século XIX as ferrovias transportavam anualmente nove vezes mais cargas que o transporte marítimo, que neste período não havia progredido tecnicamente de forma a aumentar sua velocidade. A locomotiva, quando comparada ao cavalo e a carroça parecia incrivelmente veloz.

Além disso, as ferrovias também tiveram papel decisivo na agricultura. As estradas de ferro transformaram terras até então inacessíveis em produtoras de gêneros alimentícios para exportação, possibilitando o transporte em grandes quantidades e distâncias, incorporando também áreas periféricas aos mercados consumidores dos produtos industrializados.

As inovações técnicas como as estradas de ferro e o telégrafo também mudariam a maneira de fazer guerra, por exemplo. Hobsbawm (2011c) analisou que, a partir de então, os conflitos envolveriam contingentes humanos cada vez maiores e a indústria bélica ganharia importância. Essa foi uma das muitas consequências das transformações materiais e culturais

do período. Podemos citar ainda os milhões de emigrantes forçados a deixar sua terra natal e partir para locais desconhecidos. Além disso, houve a dominação europeia e, posteriormente, norte-americana não só na esfera econômica, mas também sobre culturas tradicionais, sob o pretexto de levar progresso e civilização a todos os pontos do planeta.

Contudo, este período foi de crença nas maravilhas do capital e da engenharia, que com suas técnicas de construções de ferrovias venciam topografias irregulares e possibilitava o transporte de grandes quantidades de cargas e passageiros através de longas distâncias. Houve, dessa forma, uma redução drástica no tempo das viagens por terra. Aquelas que antes levavam meses poderiam ser realizadas em semanas.

O fim do século XIX foi o período áureo das estradas de ferro, chegando a todas as partes do globo terrestre, resultando em níveis espetaculares de produção de ferro e de carvão associados diretamente ao uso nas ferrovias. O período também trouxe inovações tecnológicas como o uso do petróleo como combustível e da borracha, elementos essenciais à futura indústria automobilística. No entanto, aquele ainda era o tempo do vapor e do ferro. As construções das ferrovias ocupavam mais homens do que qualquer outro empreendimento no planeta (HOBBSAWM, 2011c).

E foi em meados do século XIX que começaram as construções de ferrovias na América do Sul. A primeira ferrovia sul-americana foi concluída no Peru, no ano de 1849. Em seguida, na década de 1850, Chile, Brasil, Colômbia e Argentina construíram estradas de ferro (SILVEIRA, 2003). Essas e posteriores construções se deram principalmente por investimentos de capitais estrangeiros por meio de grupos monopolísticos.

Para Lênin (2011), os meios de comunicação mais importantes do fim do século XIX e início do XX, como as ferrovias na América e as companhias de navegação na América e na Europa, estavam nas mãos de grupos monopolísticos. Para ele, nesse período, os cartéis se tornaram uma das bases da vida econômica capitalista. Neste sentido, a atuação dos grupos monopolísticos de construção e controle das estradas de ferro eram, para Lênin, um dos melhores exemplos da fase imperialista do capitalismo que se caracterizava não só pela exportação de mercadorias mas, principalmente, pela exportação de capitais para os países dependentes e semidependentes.

Hobsbawm (2011b) apontou as estradas de ferro como um dos elementos de penetração do capital estrangeiro nos países subdesenvolvidos, pois, segundo o historiador

inglês, propiciaram o início do desenvolvimento da infraestrutura do continente sul-americano, o que se deu também por meio da construção de portos.

No entanto, Eduardo Galeano ressaltou que as ferrovias se enquadravam na lógica de reforço da dependência econômica da América Latina em relação à Europa e que estavam destinadas, principalmente, a facilitar o embarque de mercadorias, minérios e alimentos para exportação e não para estimular o mercado interno. Para Galeano:

As linhas férreas não constituíam uma rede que unisse as diversas regiões interiores entre si: conectavam os centros de produção com os portos. O desenho coincide com os dados da mão aberta: assim as ferrovias, tantas vezes saudadas como fatores de progresso, impediam a formação e o desenvolvimento do mercado interno (2014, p. 264).

As características apontadas por Galeano, de fato, caracterizaram a maior parte das ferrovias na América do Sul. No Brasil, as construções foram, na maioria das vezes, executadas como projetos isolados de exploração econômica, como foi o caso da Ferrovia Madeira-Mamoré, em plena floresta amazônica, ou das ferrovias do estado de São Paulo voltadas para a exportação do café. No entanto, como será analisado adiante, a EFSPRG, construída da maneira longitudinal, fugiu a lógica exportadora da maioria das ferrovias sul-americanas.

No Brasil, a primeira ferrovia foi construída por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá². Eram 14 quilômetros de trilhos que ligavam o Rio de Janeiro a Petrópolis. Apesar de ter sido uma iniciativa individual, Mauá contou com auxílios do governo imperial, com quem mantinha estreita relação. O exército colocou-lhe à disposição para auxiliar no projeto, por exemplo, um oficial do corpo de engenheiros do Império, Major Amaro Emílio da Veiga (ANTUNES, 1954).

Entretanto, Mauá não foi o primeiro a idealizar estradas de ferro no Brasil. Segundo Vergílio Correa Filho (1954), houve duas tentativas de implantação de ferrovias no Brasil antes da Estrada de Ferro Rio-Petrópolis, ambas fracassadas.

² Nascido no Rio Grande do Sul em 1813 foi empresário e um dos pioneiros do capitalismo no Brasil, investindo em estradas de ferro, portos, bancos e outras companhias de serviços públicos. Capitalista e empreendedor, foi responsável pela iniciativa de instalar os primeiros cabos telegráficos submarinos entre o Brasil e a Europa. Também foi deputado por seu estado de nascimento. Faleceu em 1889, sem negócios ou patrimônio.

A primeira foi em 1835, quando Bernardo de Vasconcelos, Paranhos da Silva e Figueiredo Rocha formularam um projeto sancionado pelo então Regente Diogo Antônio Feijó. Esse projeto previa estradas do Rio de Janeiro para Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia e a concessão por 40 anos para a exploração do transporte de passageiros e cargas. No entanto, não houve quem se interessasse por um negócio ainda pouco conhecido. Em 1840, Tomás Cockrane pleiteou e conseguiu a concessão para construir uma ferrovia do Rio de Janeiro à Paraíba, mas também não obteve investidores para concretizar seu projeto (CORREA FILHO, 1954).

Apesar das duas tentativas mal sucedidas, Correa Filho (1954) analisou que esses fracassos levaram a mudanças na legislação para investimentos em estradas de ferro no país. Uma lei de 1852 aumentava para 90 anos o tempo de exploração da estrada construída, fixava em 33 quilômetros a faixa de domínio para cada lado da ferrovia e garantia juros de 5% sobre a quantia investida nas vias férreas. Essas condições seriam alteradas posteriormente, ainda assim, as garantias aos construtores de estradas de ferro no Brasil se manteriam bastante vantajosas.

Caio Prado Júnior argumentou que “houve quem afirmasse que 'o caminho cria o tipo social', certo ou errado, uma coisa, entretanto, é sem dúvida verdadeira: a influência considerável que as comunicações e transportes exerceram sobre a formação do Brasil [...]” (2011, p. 109).

Nilson Thomé (1983) analisou que, no Brasil, as construções de ferrovias não foram planejadas de maneira global. Tampouco, como na Europa, como forma de ligar cidades e polos importantes. Ao contrário, em muitos casos, seria a ferrovia quem daria origem às cidades e, esperava-se, ao desenvolvimento econômico.

A implantação do transporte ferroviário no Brasil se deu no momento de afirmação do país como nação independente de Portugal e da abolição do tráfico de escravos negros. Prado Júnior (2011) observou que a segunda metade do século XIX foi o momento de maior transformação econômica na história brasileira e que isso foi resultado da emancipação política e econômica em relação a Portugal.

Entretanto, a forte influência inglesa presente no Brasil desde a época colonial, pelas relações que a Inglaterra mantinha com Portugal, continuou crescente. Foi com o capital estrangeiro, o inglês em maior número, mas também de outras nacionalidades, que se

construíram as estradas de ferro, se aparelharam os portos, investiu-se em fornecimento de energia elétrica e em outros serviços públicos, além dos empreendimentos industriais.

A economia cafeeira foi a responsável por alterações nas relações de trabalho e também alterou significativamente o sistema de transportes no país. Para Boris Fausto (2011), o café deslocou o polo socioeconômico dinâmico para o centro-sul do país e iniciou o processo de decadência do nordeste. Neste período, o país passou por uma modernização capitalista, ou seja, criou-se um mercado de trabalho e de terras. Essa modernização, também deveria passar necessariamente pela melhora do sistema de transportes, precário até então.

Para Raymundo Faoro (1992) a modernização como modelo de desenvolvimento remete ao século XVIII, quando a Rússia, atrasada economicamente, tentou acelerar seu processo de desenvolvimento e alcançar o patamar dos países mais adiantados. Para Faoro, uma das principais características da modernização é o fato de que ela é coordenada pelas classes ou grupos dirigentes. Nela, não há alterações significativas nas estruturas sociais e nem na lógica dominante. Assim, segundo o autor:

[...] a *modernização*, pelo seu toque voluntário, se não voluntarista, chega à sociedade por meio de um grupo condutor, que privilegiando-se, privilegia os setores dominantes. Na modernização não se segue o trilho da 'lei natural', mas se procura moldar, sobre o país, pela ideologia ou pela coação, uma certa política de mudança (1992, p. 8).

No Brasil do século XIX, sem a possibilidade de implantação de manufaturas, a exemplo da Inglaterra, transferiu-se o sonho da modernização para as estradas de ferro e para os melhoramentos urbanos baseados no capital estrangeiro e no financiamento estatal (FAORO, 1992).

A abolição do tráfico negreiro também foi importante para a implantação do transporte férreo no país. Caio Prado Júnior (2011) argumentou que, até então, o tráfico negreiro absorvia parcela significativa dos negócios e investimentos. Quando essa possibilidade de negócio acabou, os recursos por ela absorvidos foram destinados a outras atividades. Desta forma, o país viveria um período de grande movimentação e investimentos financeiros.

Houve então no Brasil a fundação de empresas, indústrias, bancos, companhias de navegação a vapor, seguros, colonização, gás, mineração e companhias de estradas de ferro. Apesar disso, a economia continuou baseada na grande lavoura de exportação, condição esta que vinha desde o Brasil colônia, o que gerava uma situação de dependência em relação à

conjuntura internacional. Além disso, no início da República houve crises decorrentes da falta de meios circulantes e da emissão descontrolada de papel-moeda.

No Rio Grande do Sul, a primeira linha férrea construída e tráfegada tinha 42 quilômetros de extensão e ligava Porto Alegre a Novo Hamburgo. Sua inauguração se deu em 14 de abril de 1874. A “*The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limitet*”, empresa constituída em Londres, seria responsável pela primeira estrada de ferro da Província.

Entretanto, os debates sobre sua construção se iniciaram na Assembleia Legislativa no ano de 1866. Argumentava-se que era necessário melhorar as condições de transporte do vale do Rio dos Sinos, zona de colonização alemã e principal área produtora agrícola da Província, até a capital. Para José Roberto de Souza Dias (1986), foram razões estritamente econômicas que condicionaram a construção dessa primeira estrada de ferro.

Em 1872, o engenheiro J. Ewbank da Câmara apresentou um grande projeto de construção de caminhos de ferro no Rio Grande do Sul. Apesar de algumas modificações, foi neste projeto que se baseou o desenho das ferrovias no estado. Segundo Dias, “a viação férrea no Rio Grande do Sul, portanto, não nasceu do ocasional e sucessivo aglomerar de estradas, mas foi fruto de um projeto solidamente fundamentado [...]” (1986, p. 19).

O projeto de Ewbank da Câmara considerava aspectos de ordens estratégicas, econômicas e políticas. A principal preocupação era com a segurança das fronteiras do sul do Império, vulneráveis às investidas dos países da Bacia do Prata. Além disso, o contrabando predominava na região e a concorrência dos produtos dos países vizinhos também prejudicava a economia da Província e do Império (HEINSFELD, 2007).

Desta maneira, outras linhas ferroviárias foram sendo planejadas e construídas no Rio Grande do Sul. As quatro principais eram a Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana, Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé, Estrada de Ferro Barra do Quaraí-Itaqui e Estrada de Ferro Santa Maria-Marcelino Ramos. As três primeiras tinham a nítida função de proteção das fronteiras e ligação aos portos. A última, além da função estratégica de proteção do território, faria a ligação da então Província de São Pedro com o restante do país (IPHAIE, 2002).

Dias (1986) examinou que, apesar da primeira estrada de ferro do estado ter sido construída por ingleses, no Rio Grande do Sul, diferentemente do restante do país, foi o capital belga que dominou a construção e exploração das ferrovias em fins do século XIX e início do XX. Os ingleses estavam principalmente voltados para a região sudeste do Brasil,

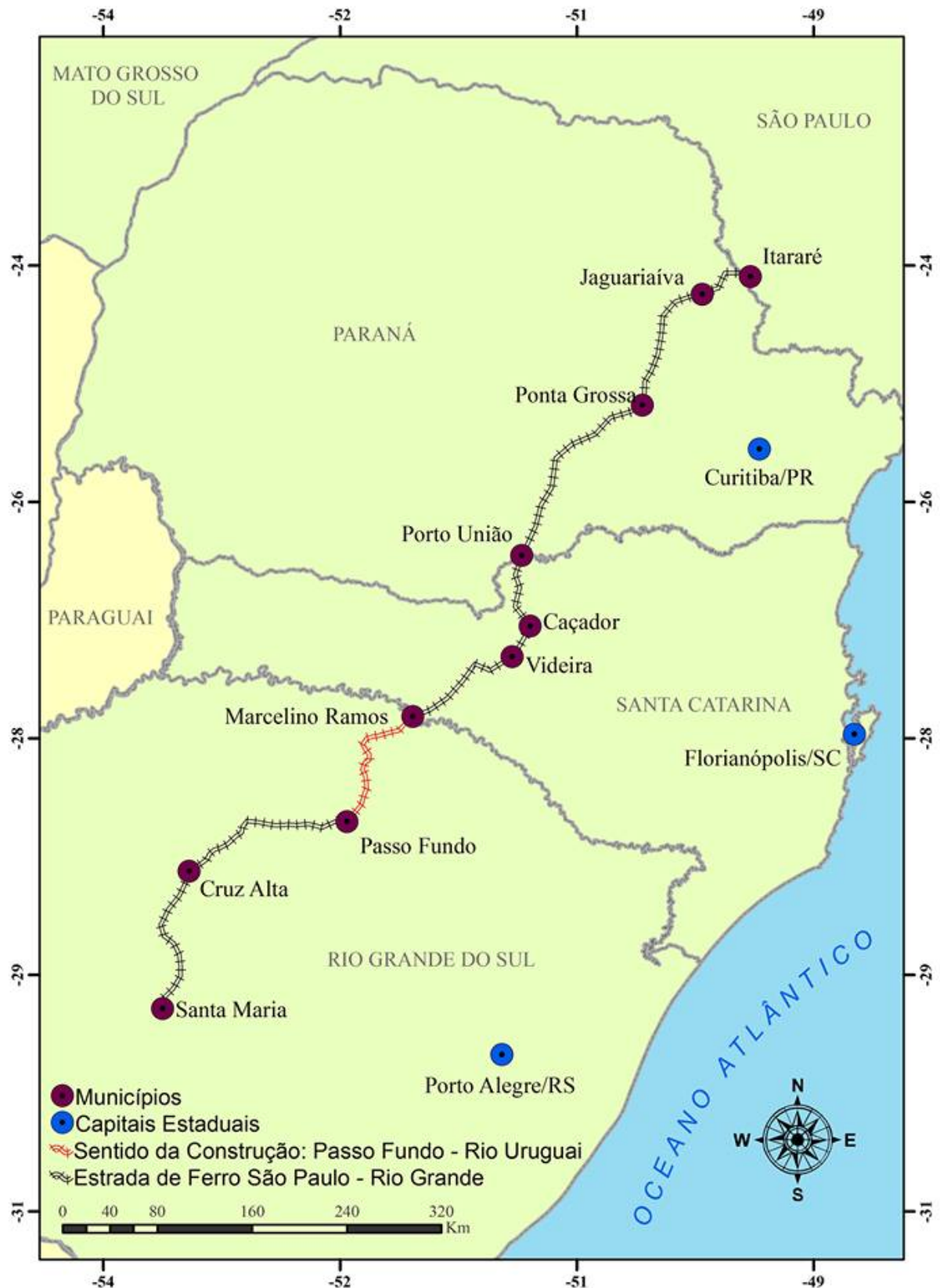
investindo não só em estradas de ferro, mas em quase todas atividades econômicas rentáveis da época. Assim, abriu-se espaço para outros investidores. Nas estradas de ferro do Rio Grande do Sul, esse espaço foi dominado pelos belgas³ e, posteriormente, pelos norte-americanos, na figura de Percival Farquhar.

Santa Maria ficou conhecida como o centro irradiador das estradas de ferro no estado. Por sua localização central e distância das fronteiras, o município foi considerado ideal para ser o núcleo das ferrovias do Rio Grande do Sul o que, segundo Dias (1986), contrariava o projeto de Câmara. Em 1898 ocorreu naquela cidade a instalação do escritório da *Compagnie Auxiliere de Chemins du Fer au Brésil*, pois ali funcionava a oficina da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana, transformando definitivamente Santa Maria no centro ferroviário do estado.

De Santa Maria partiam várias linhas. Entre elas a Linha Tronco Norte que a ligava a Marcelino Ramos, na divisa com o estado de Santa Catarina. Essa Linha, com 535 quilômetros de extensão, fazia parte da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, um grande projeto de integração das províncias do sul com os centros econômicos do país.

³ A introdução de capitais da Bélgica no Rio Grande do Sul se deu a partir de 1898, na construção da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana. Esse país teve seu desenvolvimento econômico a partir de 1830, após sua independência da Holanda. Foi o primeiro país a ter uma política ferroviária e chegou a ter a maior densidade férrea do mundo.

Figura 1 – Mapa mostrando a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande



Fonte: Elaborado por Geotrace Plantas e Mapas Científicos com colaboração de Aline Asturian Kerber, utilizando o sistema de coordenadas geográficas Datum SIRGAS 2000.

Márcia Janete Espig (2012) destacou o papel estratégico da construção da EFSPRG, que possibilitaria o deslocamento rápido de tropas militares ao sul do país, caso necessário. A Guerra do Paraguai (1865-1870) e a Questão de Palmas tinham demonstrado o quanto as fronteiras meridionais do Brasil estavam desprotegidas, necessitando de uma melhor definição e de elementos que acabassem com a vulnerabilidade desse território.

A proteção das fronteiras do sul do Brasil era fator de preocupação desde o Império. Neste sentido, as relações entre o Brasil e a Argentina eram as mais instáveis. Segundo Adelar Heinsfeld (1996), a partir de 1881 a Argentina passou a reivindicar uma área de mais de 30 mil quilômetros quadrados que pertencia ao território brasileiro, e que atualmente correspondem a parte do Paraná e de Santa Catarina. A disputa ficou conhecida como Questão de Palmas. Desse modo, a construção da EFSPRG e a colonização do território foram as soluções encontradas para consolidar a ocupação brasileira naquela área.

Desta maneira, por meio do Decreto nº 10.432, de 09 de novembro de 1889, o Engenheiro João Teixeira Soares⁴ recebeu a autorização para a construção da ferrovia que ligaria a província de São Paulo ao sul do Brasil. A assinatura do contrato para "construção, uso e gozo" da ferrovia chamada Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande se deu no dia 14 de novembro de 1889, apenas um dia antes da Proclamação da República.

Segundo Espig (2012), esse decreto inicial estabelecia o prazo de cinco anos para a conclusão das obras e cedia à empresa construtora as terras devolutas ao longo da linha, na extensão de 30 quilômetros em cada lado dos trilhos. Também, garantia juros, durante 30 anos, de 6% sobre o capital necessário para a construção da linha principal, desde que não ultrapassasse 37 mil contos de réis.

O Decreto imperial tinha forte preocupação com a questão da ocupação das terras por imigrantes. Assim, previa que a companhia responsável pela construção da estrada de ferro deveria transportar gratuitamente os colonos, sementes e plantas enviadas pelo governo. Definia ainda que apenas 15% das famílias que ocupariam o território ao longo da ferrovia poderiam ser nacionais. As demais deveriam ser de imigrantes europeus ou provenientes das possessões espanholas e portuguesas.

⁴ Engenheiro mineiro que trabalhou na Estrada de Ferro D. Pedro II, hoje Central do Brasil, e em diversas outras estradas de ferro do Império. Ganhou fama após comandar, entre 1880 e 1884, a construção da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba – a ferrovia da Serra do Mar como é conhecida, considerada por muitos como a mais brilhante obra de engenharia férrea no Brasil.

Com a mudança de regime político no Brasil, um novo Decreto sob o nº 305 foi publicado em 7 de abril de 1890. Ele confirmava a concessão a Teixeira Soares, mas alterava algumas das suas condições iniciais e, inclusive, cancelava as cláusulas relativas à responsabilidade direta da empresa construtora pela colonização das terras ao longo da ferrovia. Além disso, diminuía para 15 quilômetros de cada lado da linha a concessão de terras à companhia responsável pela construção. A garantia de capital passaria a ser de 30 contos de réis por quilômetro construído.

Para Espig (2012), os motivos para tais alterações podem ter sido o gasto excessivo que a subvenção aos imigrantes representaria para o novo regime ou mesmo a pedido dos investidores da Estrada. Entretanto, a autora não aprofunda sua análise a este respeito.

A construção da Ferrovia São Paulo-Rio Grande se deu em várias frentes. No Rio Grande do Sul suas obras ocorreram do sul para o norte do estado. As obras do trecho entre Santa Maria e Cruz Alta, a cargo da companhia *Chemins de Fer Sud Oest Brésiliens*, foram concluídas em 1894.

Heinsfeld (1996) ressalta que o decreto de construção da ferrovia previa que os estudos do traçado deveriam ser apresentados gradativamente, seção por seção, na medida do avanço de sua implantação. Tal fato possibilitaria alterações de localização, caso fosse necessário, devido às disputas com a Argentina.

Em 1895, o presidente norte-americano Grover Cleveland deu sentença arbitral favorável ao Brasil no conflito com o país vizinho, encerrando legalmente a denominada Questão de Palmas. No entanto, mesmo após a decisão, os ânimos não se acalmaram, permanecendo a preocupação com a efetiva ocupação brasileira do território em disputa.

Assim, as relações entre Brasil e Argentina permaneceram tensas mesmo após a sentença de Cleveland e as fronteiras brasileiras permaneciam sob ameaça. Desta maneira, teve continuidade o projeto de construção de uma estrada de ferro no território que fora objeto de disputa.

[...] constatando que permanecia frágil o sistema de transporte para a fronteira sul do país, o governo federal concluiu que somente o término da construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande oferecia a possibilidade de defesa rápida se o conflito eclodisse. Por isso, da capital da República se ordenou que os trabalhos fossem acelerados, tanto nos quase 100 quilômetros que faltavam entre a estação de Herval e o Rio Uruguai, como no trecho entre Rio Uruguai e Passo Fundo, com os quais estava

completa a ligação do Sul com o centro do País (HEINSFELD, 1996, p. 112).

O ano de 1908, segundo Heinsfeld foi bastante atribulado nas relações entre Brasil e Argentina, sendo que muitos não descartavam inclusive a hipótese de eclosão de um conflito armado. Daí a decisão do governo em apressar as obras de conclusão da EFSPRG no trecho meio-oeste catarinense e norte do Rio Grande do Sul.

1.2 A ferrovia no norte do Rio Grande do Sul no início do século XX

Aldomar A. Rückert (1997) analisou que o acesso à propriedade privada em parte do território que abrangia o antigo município de Passo Fundo iniciou em 1827, com concessões e posses livres, consolidando-se a partir da Lei de Terras de 1850. Naquele ano, o miliciano Manoel José das Neves ganhou o direito de se fixar em terras onde atualmente está localizado o perímetro urbano do município de Passo Fundo, iniciando um lento processo de ocupação deste território por lusos brasileiros e, posteriormente, por imigrantes europeus.

Inicialmente as posses e concessões se deram principalmente a elementos das milícias imperiais e as áreas foram utilizadas notadamente para a pecuária. Assim, Rückert (1997) apontou a existência nesse território, a partir da metade do século XIX, de uma nova classe baseada na exploração da pecuária e mão de obra escrava. Em 1857, Passo Fundo tornou-se município, emancipando-se de Cruz Alta, e passou a ter uma área de 80 mil quilômetros quadrados. Parte dessa área foi dividida ao longo do século XX, inicialmente em outras colônias e posteriormente em municípios.

Como referido anteriormente, o trecho ferroviário que ligava Santa Maria a Cruz Alta foi inaugurado em novembro de 1894. Em 1898 foi concluído o trecho de Cruz Alta a Passo Fundo. Desta maneira, 355 quilômetros da Linha Tronco Norte estavam concluídos e em funcionamento em 1898. Portanto, antes do final do século XIX o atual território do município de Passo Fundo estava ligado, via trem, a Santa Maria e de lá a Porto Alegre. Para a conclusão da Linha Tronco Norte no Rio Grande do Sul, restaria a ligação de Passo Fundo a Marcelino Ramos.

Figura 2 – Mapa da malha ferroviária do Rio Grande do Sul em 1898



Fonte: Elaborado por Geotrace Plantas e Mapas Científicos com colaboração de Aline Asturian Kerber, utilizando o sistema de coordenadas geográficas Datum SIRGAS 2000 e com base em INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações (1894-1959)*. Porto Alegre: Palotti, 2002. IPHAE, p. 22.

Com o fim definitivo da Revolução Federalista e com a conclusão da estrada de ferro, Passo Fundo atingiu certo desenvolvimento por meio, principalmente, da exploração ervateira e madeireira. Neste período, a sede do município contava com estabelecimentos comerciais

que negociavam produtos transportados por trem provenientes da capital do estado, além de produtos agrícolas da região. Desta forma, “já nesta época, Passo Fundo revela-se um importante centro comercial para onde convergiam muitas pessoas a fim de negociar produtos de primeira necessidade” (FERREIRA; SIQUEIRA, 1998, p. 77).

Esse também era o caso de alguns núcleos de povoamento mais antigos que faziam parte do Tronco Norte da EFSPRG no estado como, por exemplo, Santa Maria e Cruz Alta, onde havia incipientes atividades comerciais e agrícolas. Nesses locais, a ferrovia trouxe novas configurações e colaborou para a expansão das práticas econômicas que se desenvolviam mesmo antes de sua implantação.

Nilson Thomé (1983), ao registrar a atuação de uma equipe de agrimensores, técnicos e exploradores contratados em 1887 por Teixeira Soares para verificar *in loco* o possível traçado da ferrovia, assinalou que “[...] na província do Rio Grande do Sul, do Rio Uruguai a Santa Maria, destacavam-se apenas Passo Fundo e Cruz Alta (p. 52).

Essas informações evidenciam que, ao findar o século XIX, parte do território norte do estado apresentava práticas econômicas capitalistas, o que o diferenciava do território da futura Colônia Erechim que seria inserido nessas configurações posteriormente, a partir de 1910, com a conclusão da EFSPRG.

Entre 1898 e 1907 as obras da Linha Tronco Norte ficaram paralisadas no Rio Grande do Sul. As obras foram retomadas em 1907 pela *Brazil Railway Company* (BRC), do empresário norte-americanos Percival Farquhar e concluídas pela mesma empresa em 1910. Como referido, as disputas territoriais entre Brasil e Argentina foram decisivas para a conclusão da ferrovia.

Com a conclusão dos últimos trechos da EFSPRG no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina, os estados do sul do país estavam ligados ao seu centro econômico:

Com a inauguração da linha Itataré-Rio Uruguai pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, com a inauguração da linha gaúcha do Rio Uruguai a Passo Fundo, completou-se a ligação entre as capitais São Paulo e Porto Alegre, correndo trens pela Sorocabana, pela SP-RS e pela arrendatária Compagnie Auxiliaire, que administrava toda a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Quem quisesse viajar de São Paulo a Porto Alegre, num total de 2.152 quilômetros de ferrovia, teria que passar um mínimo de 72 horas/viagem, sem contar as paradas nas estações e as baldeações em Itararé, em União, e, Marcelino Ramos, e em Santa Maria (THOMÉ, 1983, p. 66)

Como construtor do último trecho da EFSPRG e seu arrendatário, a atuação de Percival Farquhar também merece atenção. Segundo Rosângela Cavallazzi da Silva (1983) a atuação do Grupo Farquhar no Brasil iniciou-se na primeira década do século XX, com a instalação de 138 empresas, entre os anos de 1905 e 1920. Essas empresas abrangiam negócios variados como estradas de ferro, companhias portuárias e de navegação, exploração de minérios e outros. Antes de sua atuação no Brasil, Farquhar havia desenvolvido atividades em outros países como Cuba, El Salvador e Guatemala, em setores como energia elétrica e transportes.

Nilson Thomé (1983) enumerou as ferrovias controladas por Percival Farquhar no Brasil no início do século XX. Eram elas: Sorocabana, Mogiana, Paulista, *São Paulo Railway*, EFSPRG, todas as ferrovias do Rio Grande do Sul, por meio da *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer du Brésil*, todas as ferrovias do Paraná, duas em Santa Catarina e a Madeira-Mamoré. Isso equivalia, segundo Thomé, a 11.064 quilômetros de ferrovias. No Brasil, havia na época, um total de 23.491 quilômetros de vias férreas.

No Rio Grande do Sul, ao assumir por meio da BRC as ações da *Auxiliere*, companhia belga que até então era detentora da concessão para construção deste trecho da EFSPRG, o empresário norte-americano adquiriu o controle de aproximadamente 3 mil quilômetros de linhas ferroviárias.

Segundo Delmir José Valentini (2009), o interesse de Farquhar nas ferrovias do sul do país envolvia um projeto de ligação com as demais linhas de outros estados brasileiros e também com os países fronteiriços. Prova disso é que Farquhar também adquiriu a *Uruguay Central Railway* e concretizou a ligação internacional Brasil-Uruguai via ferrovia. O luxuoso trem internacional passou pelos territórios atravessados pela EFSPRG e marcou as memórias dos habitantes desses locais.

Como referido, Farquhar também se aventurou na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, inaugurada em setembro de 1912, em plena floresta amazônica. Estima-se que 3.600 trabalhadores tenham morrido durante a construção daquela ferrovia. Com a concorrência do látex produzido principalmente na Ásia e a queda do preço da borracha, o ousado empreendimento de Farquhar foi abandonado e consumido pela floresta (HARDMAN, 2005).

Na EFSPRG, o trajeto de Passo Fundo a Marcelino Ramos se caracterizou por pontos de paradas e pequenas estações. Estas não contavam com uma estrutura mais complexa como

do Rio Grande do Sul e de imigrantes europeus que no início do século XX ocuparam esses territórios em busca de melhores condições de vida e da propriedade da terra.

Grande parte do território que era atravessado pela ferrovia no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos, no início do século XX, fazia parte da Colônia Erechim, que foi fundada em outubro de 1908, como 8.º distrito do município de Passo Fundo. Em 1910 chegaram os primeiros imigrantes. Nos anos iniciais de sua implantação, essa Colônia foi considerada modelo de desenvolvimento pelo governo estadual. Segundo a mensagem presidencial enviada à Assembleia dos Representantes do Rio Grande do Sul em 1912, assim se caracterizava a população da Colônia Erechim naquele ano: 5.687 imigrantes estrangeiros e 9 mil brasileiros.

A mesma mensagem apontava que a Colônia Erechim possuía diversos povoados que progrediam e citava Erebangó, Capo-erê e Paiol Grande, ressaltando que esses eram providos de estação ferroviária. O último, Paiol Grande, viria a se tornar a sede da Colônia em 1915.

Naquele ano de 1915, segundo Ernesto Cassol (2003), a população da Colônia era de 27 mil habitantes, sendo 14 mil imigrantes e 13 mil brasileiros. Ainda conforme Cassol, haviam sido medidos e demarcados 8.047 lotes, sendo 7.510 ocupados e 537 ainda devolutos. Em 1918, Erechim foi alçado ao status de município. Os principais produtos de comercialização para outros locais eram a madeira, erva-mate, milho e banha.

Nesse período, a ideia geral era que a colonização por meio da pequena propriedade rural e a ferrovia garantiriam a ocupação e trariam progresso ao território do extremo norte do Rio Grande do Sul. A Colônia Erechim, planejada e fundada nos moldes positivistas, foi considerada exemplo da atuação do governo do estado e a estrada de ferro que a atravessava fator determinante para seu progresso. Elementos como a ferrovia, a fertilidade do solo e a determinação dos imigrantes pelo trabalho eram apontados como fundamentais para o sucesso do empreendimento colonizador nesse território.

É importante ressaltar que os documentos utilizados como fontes históricas se referem à Colônia Erechim e, posteriormente, ao município de Erechim. Entretanto, essa denominação abrangia áreas geográficas que hoje não pertencem a esse município. O antigo território da Colônia Erechim é atualmente composto, além do município de Erechim, por inúmeros pequenos municípios que formam a microrregião geográfica do Alto Uruguai.

Cabe também fazer uma ressalva em relação ao Alto Uruguai, composto atualmente por 32 municípios, conforme classificação da Associação dos Municípios do Alto Uruguai e

da Agência de Desenvolvimento do Alto Uruguai. Essa denominação é amplamente utilizada em trabalhos acadêmicos, além de ser reconhecida administrativamente. Também, é comumente aceita e utilizada pela população dos municípios que a compõe. Sendo de uso comum, essa delimitação e denominação também são encontradas de forma recorrente nas fontes utilizadas nessa pesquisa.

Figura 4 – Mapa mostrando os municípios que compõem a AMAU (2017)



Fonte: Disponível em <http://amau.com.br/site/mapa-abrangencia-amau/>. Acesso em 30 set. 2017. Escala indeterminada.

O território da Colônia Erechim, e depois município de Erechim, foi se desmembrando em pequenos municípios, sendo que Getúlio Vargas foi o primeiro a alcançar a emancipação

político-administrativa em 1934. A década de 1950 foi o período em que a maioria dos municípios se emancipou, estendendo-se esse processo até a década de 1990.

Em análise da constituição histórica desses municípios vê-se que, geralmente, aqueles que tiveram seus territórios atravessados pela ferrovia foram os primeiros distritos criados e ocupados na Colônia, bem como, no decorrer do século XX, as primeiras localidades a alcançar a emancipação político-administrativa, tornando-se municípios. Os espaços mais distantes dos núcleos providos de estações ferroviárias e, portanto, com maior dificuldade de acesso, foram sendo colonizados gradualmente até meados do século XX.

Luiza Helena Schmitz Kliemann (1986) analisou que no Rio Grande do Sul, até o século XVIII, as políticas de povoamento e colonização estavam voltadas para a proteção do território, especialmente contra invasões dos espanhóis e seus descendentes. Essa primeira fase de ocupação do território no estado se deu por meio de estâncias e vilas, sendo praticamente ausente a pequena propriedade rural.

Em 1891 inicia-se a intervenção estatal nos assuntos fundiários, inclusive com apropriação pelo Estado de terras devolutas que seriam destinadas à colonização. Nesse ano, a União repassou aos estados a incumbência de legislar e administrar as terras consideradas devolutas. Segundo Kliemann (1986), essas ações, em conjunto com a política migratória, tinham por objetivo estimular a produção agrícola para exportação e para o mercado interno, bem como povoar áreas periféricas do território, aumentando a produtividade do solo e diminuindo a posse desordenada da terra.

Boris Fausto (2011) observou que a imigração no sul do país ocorreu de forma diversa de São Paulo, por exemplo, onde a atração de imigrantes tinha por objetivo prover mão de obra para a agricultura exportadora. No sul do país, o objetivo era a colonização em pequenas propriedades voltadas ao abastecimento interno. No entanto, as duas formas de imigração tinham forte ligação com a tentativa de branqueamento da população brasileira no pós-escravidão.

Em relação ao Rio Grande do Sul, Fausto discorreu que a economia voltada para o mercado interno era a única semelhança entre os imigrantes do norte e os criadores de gado dos campos do sul. Afora isso, "[...] tudo era diferente, desde a época de ocupação da terra até a estrutura da propriedade" (2011, p. 138). O historiador ressaltou que essa estrutura se manteve ao longo das décadas em que estancieiros continuaram concentrando grandes extensões de terra na Campanha rio-grandense e em território uruguaio.

Para Rückert (1997), a colonização das matas ao norte do estado era uma reivindicação da oligarquia regional desde a década de 1870. No entanto, foi somente na República Velha que teve início a colonização por meio da pequena propriedade rural. O artigo 4.º do Decreto nº 247, de 19 de agosto de 1899, promulgado no governo de Borges de Medeiros, assinalava que as instalações dos novos núcleos de povoamento deveriam se dar, preferencialmente, próximos a rios navegáveis e vias férreas, onde houvesse água abundante e condições de salubridade. Vê-se, portanto, que a facilidade de transporte era um dos pontos centrais para a efetivação da ocupação das terras consideradas devolutas no Rio Grande do Sul.

As dificuldades de acesso ao extremo norte do estado e a necessidade de meios de transporte e comunicação para efetivar sua ocupação eram apontadas por Maximiliano Beschoren quando, em 1889, o viajante alemão passou pelo local:

Não há projeto mais promissor do que a colonização do Alto Uruguai. Uma vez regulamentada a aquisição de terras com o governo, seria de submeter a estudo, a questão dos meios de transporte e comunicação. [...] Atualmente, as ligações com o Alto Uruguai são bem difíceis (1989, p. 196).

A ocupação do norte do estado também se deu no contexto de aumento populacional nas colônias velhas, ou seja, nas primeiras áreas de colonização italiana e alemã no Rio Grande do Sul. Para Rückert (1997), a crise gerada pelo aumento da população nessas colônias obrigou os filhos dos colonos a procurarem novos lotes de terras. Assim, tem início no centro-norte um amplo mercado de terras por meio de projetos de colonização operados por companhias públicas e privadas. Além dos migrantes das colônias velhas, também houve o estabelecimento de imigrantes que, na Europa, viviam sob os efeitos sociais e econômicos do esgotamento e da concentração da terra e das transformações nos processos produtivos decorrentes das relações capitalistas naquele continente.

O projeto de repovoamento do território norte do Rio Grande do Sul pela imigração, é um importante contexto que teve ligação direta com a construção e atividade da ferrovia. Muitos dos núcleos de colonização se instalaram nos arredores da estrada de ferro. Esses povoados se constituíram tendo a estação ferroviária como base e ponto central da vida social e econômica. Assim, a área:

[...] que até o final do século XIX era considerada uma das mais atrasadas em relação ao processo de ocupação e exploração, adquiriu uma considerável vitalidade econômica com a ferrovia, a migração interna e o deslocamento de descendentes dos primeiros imigrantes em busca de novas terras após 1907. A mercantilização da terra, a derrubada da mata, o plantio, a produção e a venda de excedentes dinamizaram e fizeram evoluir a formação de núcleos que dominaram o espaço territorial, coordenados pelo ritmo das marias-fumaças (WOLFF, 2005, p. 183).

Neste sentido, pode-se afirmar que a ferrovia foi um dos fatores que viabilizou a colonização do Alto Uruguai, última porção do Rio Grande do Sul a ser ocupada oficialmente pelo Estado. Este território considerado, na época, de difícil acesso teve, desta maneira, uma colonização tardia em relação ao restante do território do estado. Nessa extensão de terras, predominava a mata densa e encontravam-se populações nativas compostas por indígenas que se embrenhavam nas matas como estratégia para se afastar dos brancos que adentravam nesse território (CARON, 2009).

Além dos indígenas, as matas também eram habitadas por negros e caboclos que no século XIX ocuparam o território. Conforme Nédio Piran (2001), muitos se refugiaram no local devido a Revolução Farroupilha, após a abolição da escravidão e da Revolução Federalista. Neste sentido, segundo os ideais do governo, era necessário alterar a composição da população que ocupava esse território e implantar um processo de modernização das práticas agrícolas ali existentes.

Em se tratando de modernização da agricultura, Márcia Motta e Sônia Mendonça (2010), ressaltaram que as discussões que envolvem o tema devem estar vinculadas ao entendimento do desenvolvimento do capitalismo. Assim, segundo as autoras, no Brasil ocorreu a modernização ou o desenvolvimento do capitalismo pela via prussiana, ou seja, o capitalismo se instalou a partir da interferência e forte atuação do Estado, sem a participação de um movimento popular, como no caso da Revolução Francesa.

Apesar do projeto de pequenas propriedades rurais implantado em parte do Rio Grande do Sul, não houve uma modificação significativa da estrutura fundiária no estado. Neste sentido, "no alvorecer da República, o início do regime representou um rearranjo entre segmentos dominantes agrários no sentido de obstaculizar qualquer política que significasse uma reformulação efetiva da estrutura fundiária vigente" (MOTTA; MENDONÇA, 2010, p. 307).

Conforme Celso Furtado, na passagem da agricultura de subsistência para a comercial, não necessariamente houve a alteração de uma agricultura tradicional para moderna. Segundo o autor:

A inserção de uma agricultura num sistema mais amplo de divisão social do trabalho, ou seja, a transformação de uma agricultura de subsistência em agricultura comercial, não significa necessariamente abandonar os métodos tradicionais de produção (1974, p. 78).

Portanto, vemos que os processos de modernização não estavam necessariamente vinculados à modificação do status de dependência. Ela se caracterizou mais por ser uma tentativa de alcançar o desenvolvimento subtraindo etapas do processo que resultariam numa verdadeira modificação das estruturas produtivas, econômicas e sociais de um local ou de um país.

Em relação às populações indígenas e caboclas anteriormente estabelecidas no território do Alto Uruguai, Karla Fünfgelt analisou que, na medida em que a ferrovia foi sendo construída, os lotes demarcados e vendidos e o território colonizado, ocorreu a sua expulsão. Para Fünfgelt,

A demarcação das terras da região Alto Uruguai iniciou a partir de 1904, em conjunto com a abertura do traçado da ferrovia "São Paulo-Rio Grande", a qual atravessava o Estado, com início na cidade de Santa Maria, fazendo a ligação desta com o restante do país. No momento em que estavam sendo demarcadas as terras, ocorria a expulsão dos moradores primitivos da região. De acordo com o plano de governo, na medida em que a ferrovia era implantada, a região seria progressivamente ocupada, e, cada estação daria origem a um novo povoado, trazendo os excedentes de imigrantes das antigas colônias, e evitando deste modo, que as áreas fossem tomadas por posseiros (2004, p. 11).

Conforme Márcio Antônio Both da Silva (2011), a atuação do Estado no incentivo à colonização também visava construir um habitante característico e ideal para a região. Essas características e comportamentos o definiriam como o elemento civilizador do território. No início do século XX, era comum aos pensadores brasileiros a ideia que de os imigrantes, devido a sua suposta aptidão para o trabalho e pureza étnica, levariam o desenvolvimento às regiões de fronteiras agrárias. Desta ideia também decorria a oposição entre progresso e atraso muito presente quando se comparavam o imigrante e as populações locais. Além disso, colocavam a figura do imigrante, notadamente o alemão e o italiano, como protagonista no

povoamento do Rio Grande do Sul, relegando um papel secundário aos demais grupos étnicos.

Neste sentido, Rückert (1997) analisou que no Rio Grande do Sul o caboclo foi predominantemente associado apenas a agricultura de subsistência e ao extrativismo da erva-mate, e que a agricultura “classicamente” foi atribuída ao colono imigrante. Segundo Gládis Helena Wolff,

[...] o indígena, o negro, e o caboclo, para o senso comum não foram vistos como partícipes da construção da ocupação no norte do estado; as etnias europeias ganharam supremacia histórica, ficando a noção da terra vazia e que os (i)migrantes vieram desbravar e ocupar (2005, p. 152).

Entretanto para Silva (2011), desde fins da década de 1980 e início de 1990, a produção historiográfica sobre o povoamento do estado vem ganhando novos contornos e não tendo a imigração europeia como único foco de análise. Grupos como os indígenas, escravos e caboclos vem adquirindo espaço e atenção daqueles que se propõe a discutir a questão agrária e de ocupação da terra. Apesar dessa tendência, o autor ressaltou que ainda há inúmeras lacunas e problemas envolvendo essa perspectiva de análise.

Apesar de lacunas como a referida, as fontes e bibliografias sobre a ferrovia como fator facilitador do deslocamento de pessoas e do escoamento da produção, bem como sobre sua influência no desenvolvimento e modernização das colônias agrícolas, são inúmeras. Exemplo disso são os documentos oficiais expedidos pelo governo do Rio Grande do Sul e a historiografia sobre a imigração.

Neste sentido, a mensagem presidencial enviada à Assembleia dos Representantes em 1914 registrava, por exemplo, que o frete da saca de cereal de Erechim a Porto Alegre, ou seja, em uma distância de 812 quilômetros pela ferrovia, custava cerca de 920 réis. O frete de Guaporé, município não provido naquele período pela ferrovia, à capital do Estado, custava 3.500 réis, sendo a distância percorrida de 200 quilômetros.

Em relação às facilidades de deslocamento de pessoas propiciadas pela ferrovia, em Relatório da Diretoria de Terras e Colonização (DTC) de 1918, analisado por Silva (2011), Carlos Torres Gonçalves registrava que sempre houve a movimentação de colonos entre o Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, mas ressaltava que nos últimos anos, devido à estrada de ferro que ligava os três estados, os deslocamentos tinham se tornado mais fáceis e baratos, o que havia acentuado esse movimento. Entretanto, esse fato não chegava a preocupar Torres

Gonçalves, pois segundo o Diretor da DTC, a procura por terras no Rio Grande do Sul ainda era bastante elevada.

A historiografia referente às etnias que ocuparam o norte do Estado a partir do início do século XX, também traz a ferrovia como principal meio de chegada dos imigrantes a esse território e permeando à vida das comunidades que iam se estabelecendo. Neusa Cidade Garcez (1997) que estudou a imigração polonesa em Erechim afirmou que, em fins do século XIX e início do XX, muitos poloneses russos, a maioria da região de Lublin, foram recrutados como trabalhadores na construção da EFSPRG.

Neste mesmo sentido, Márcia Janete Espig afirmou que "os imigrantes poloneses, ao que tudo indica, estavam entre os mais utilizados na construção da ferrovia" (2012, p. 865). Esses trabalhadores se revezavam entre seus afazeres agrícolas em suas propriedades e nos períodos de entressafras ou mesmo em tempos de dificuldades nas colheitas, utilizavam o trabalho na ferrovia como complemento da renda familiar.

A construção da ferrovia atraiu mão de obra para o norte do estado. Após a conclusão da estrada de ferro, muitos desses trabalhadores permaneceram no local. Alguns trabalhando na agricultura e outros em atividades do nascente processo de urbanização (WOLFF, 2005, p. 184).

Outros migrantes e imigrantes que chegaram ao norte do Rio Grande do Sul, nos territórios atravessados pela ferrovia no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos, se estabeleceram por intermédio das companhias colonizadoras. Estas integravam o processo de colonização oficial que, além das companhias privadas, também foi realizada diretamente pelo governo estadual.

Segundo Márcia dos Santos Caron (2009), no Alto Uruguai houve a atuação da Empresa Luce, Rosa & Cia Ltda. e da *Jewish Colonization Association*. Essas companhias também tiveram atividades em outras regiões do estado e do país. Carlos Enori Chiaparini et al. (2012) apontou, além das duas companhias citadas acima, a atividade da Companhia Colonizadora Rio-Grandense, da Sociedade Territorial Eberle, Mosele, Ahrons, e a ação direta da Comissão de Terras e Colonização, órgão vinculado ao governo do Rio Grande do Sul.

As atuações dessas companhias devem ser compreendidas à luz dos propósitos do Estado de colonizar áreas consideradas pouco ou nada povoadas e levar a modernidade e a civilização para essa parte do território que estava em processo de inserção na ordem capitalista. No Rio Grande do Sul, esse povoamento dirigido, através de núcleos coloniais

oficiais ou particulares, foi também parte da política positivista do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR) e se deu de 1891 a 1930.

Caron (2009) analisou que um dos proprietários da colonizadora Luce, Rosa & Cia Ltda., Timotheo Pereira da Rosa, tinha ligações com o PRR e era advogado da *Compagnie Auxiliere de Chemins du Fer*. Pereira da Rosa foi indicado por Gustavo Vauthier, diretor da *Auxiliere*, para ser advogado da *Jewish Colonization Association* no processo de compra da Fazenda Quatro Irmãos, que foi destinada a colonos judeus.

Desta maneira, segundo Caron, Pereira da Rosa teve contato com as promissoras terras do Alto Uruguai. Para a autora, o empresário reconheceu o potencial da Colônia Erechim, que contava com estruturas prévias mantidas pelo Estado, dentre elas a ferrovia. Assim, a Empresa Luce, Rosa & Cia passou a exercer suas atividades de colonização privada no local. Conforme Caron:

[...] acredita-se que Timotheo Pereira da Rosa tenha sido figura central para a Fundação da Empresa Luce, Rosa & Cia. Ltda. Como advogado, foi um dos intermediadores da compra da Fazenda Quatro Irmãos pela *Jewish Colonization Association*. Ao trabalhar para a *Compagnie Auxiliere de Chemins du Fer* e também para a *Jewish Colonization Association*, Pereira da Rosa conheceu o potencial de desenvolvimento da região do Alto Uruguai. Pela proximidade à estrada de ferro, a região representava uma área de grande potencial econômico para o assentamento de imigrantes. A Empresa Colonizadora passou a exercer suas atividades aproveitando-se de uma estrutura prévia, estabelecida pelo Estado e pela ferrovia (2009, p. 162).

Em sua pesquisa, Caron (2009) afirmou que as companhias colonizadoras utilizaram largamente a propaganda através de folhetos, jornais de circulação estadual, almanaques e mesmo a pregação de padres para atrair compradores para suas terras. Entre as vantagens do local se ressaltava o fato das terras serem férteis e despovoadas e também providas de uma estrada de ferro.

Relatos colhidos pela autora demonstraram o papel desempenhado pela ferrovia para os colonos que chegavam ao território do Alto Uruguai e nele se estabeleciam. As famílias e seus pertences vinham de trem, geralmente das colônias velhas até alguma das estações do Alto Uruguai. Dali seguiam de carroça junto com um funcionário da empresa colonizadora ou do Estado até as terras que lhes eram destinadas.

Um neto de imigrantes que foram estabelecidos no povoado chamado Nova Itália, atual município de Severiano de Almeida, local não alcançado pela ferrovia, reforça a

hipótese de dependência em relação às localidades providas pela estrada de ferro. Pelos relatos, percebe-se a dificuldade de acesso às áreas não alcançadas por ela e a centralidade dos locais providos de ferrovia, que se tornavam núcleo comercial para seus arredores. "Se precisava de alguma coisa era Barro [Gaurama], se precisava um moinho era em Barro [Gaurama]"⁵.

Desta maneira, nota-se que na historiografia regional, a ferrovia e a imigração ocupam lugar de destaque e lhes são atribuídas importâncias fundamentais para que a Colônia Erechim tenha alcançado êxito. A ferrovia é apontada como elemento dinamizador das relações econômicas e sociais. Entretanto, esse discurso pode reforçar a ideia de contraposição entre modernidade e atraso, civilização e barbárie nesse território, antes e depois da ferrovia e da colonização.

1.3 Estrada de ferro, exploração florestal e impactos sociais

A colônia judaica de Quatro Irmãos, que se localizou no norte do Rio Grande do Sul, também teve parte fundamental de sua trajetória diretamente ligada à estrada de ferro. Esse projeto de colonização foi comandado pela *Jewish Colonization Association* (ICA), companhia que tinha como objetivo oficial promover a emigração de judeus europeus, vítimas de intolerância e perseguição na Europa e na Ásia, para países considerados livres de discriminação.

Isabel Rosa Gritti (1997) discorreu que quando a ICA decidiu iniciar um projeto de colonização no Brasil seu vice-presidente era Franz Philipson. Este também ocupava o cargo de presidente da *Compagnie Auxiliere de Chemins du Fer au Brésil*, grupo de capital belga que arrendou, em 1896, parte das estradas de ferro do Rio Grande do Sul e, em 1905, se tornou arrendatário de toda a rede ferroviária rio-grandense. Além disso, Gustavo Vauthier, diretor da *Auxiliere*, intermediou a compra de terras para a ICA no Rio Grande do Sul. Para a autora, havia afinidade de interesses entre a ICA e a *Auxiliere*.

Os objetivos declarados pela ICA para suas atividades no Brasil vinham ao encontro das políticas de base positivista do PRR. Com objetivos oficiais humanitários e de povoar

⁵ Entrevista de Edígio de Davi, neto de migrantes, concedida a Márcia dos Santos Caron em 23 de fevereiro de 2009. In: CARON, M. dos Santos. *Mapear, demarcar, vender...* A ação da Empresa Luce Rosa Ltda no Alto Uruguai gaúcho – 1915-1930. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de Passo Fundo, 2009.

áreas pouco habitadas, a ICA conseguiu em 1903 autorização para atuar no estado, além de uma declaração de utilidade pública.

Segundo Gritti, os dois projetos de colonização da ICA no Rio Grande do Sul se deram estrategicamente em locais próximos de ferrovias comandadas pela *Auxiliere* e em áreas com vasto potencial de exploração florestal. Foram dois os projetos efetivados: o primeiro foi a colônia de Filipson, uma porção de 4.472 hectares em Pinhal, nas proximidades de Santa Maria. O projeto perdurou de 1904 a 1926 e não obteve o êxito esperado. A outra iniciativa foi na Fazenda Quatro Irmãos, no norte do estado, que tinha uma área inicial de 93.985 hectares.

Em 1911, a ICA adquiriu do Estado do Rio Grande do Sul, também por intermédio de Gustavo Vauthier, uma área de terra para construção de um ramal férreo que ligaria, via estação de Erebangó, a Fazenda de Quatro Irmãos à linha principal da EFSPRG. O ramal férreo foi construído para uso exclusivo da Fazenda Quatro Irmãos, passando por terras de propriedade da ICA, o que na época valorizou sensivelmente aquela área.

Conforme Gritti (1997), o início da construção do Ramal de 19 quilômetros se deu em 1912 e sua conclusão em 1915, apesar do tráfego só ter sido iniciado em 1917. Muitos colonos judeus trabalharam na sua construção, servindo essa fonte como renda auxiliar dos parques rendimentos agrícolas obtidos pelos mesmos. A venda de madeira para operacionalizar a ferrovia também serviu como complemento da renda agrícola e foi elemento de fixação e fator importante para a estabilização de muitos na Colônia.

Segundo Kliemann (1986), em 1925, a ICA propôs à Viação Férrea do Rio Grande do Sul a construção de mais um ramal. Este teria a extensão de 72 quilômetros e ligaria a Fazenda Quatro Irmãos a Nonoai. Os principais objetivos eram a valorização das terras que a ferrovia atravessaria e, principalmente, a exploração de erva-mate e madeira nessa área. Apesar da ICA se comprometer a fornecer o terreno, a madeira para os dormentes e pontes, além de um empréstimo ao estado para a construção, a proposta não se efetivou.

Para Gritti (1997) a exploração florestal foi a principal e mais lucrativa atividade desenvolvida durante a existência da Fazenda Quatro Irmãos, bem como a principal responsável pelo tráfego do ramal de propriedade da ICA, que ligava Quatro Irmãos a Erebangó. Com a Primeira Guerra Mundial, a exploração de madeira e sua exportação para países como Argentina e Uruguai foi intensificada, uma vez que a indústria madeireira não sofria a concorrência dos países europeus envolvidos no conflito.

Em períodos de dificuldades, de deficiência do transporte e de falta de vagões como na Revolução de 1923 a ICA, proprietária de vagões e possuidora de contratos de tráfego com a VFRGS, não era prejudicada, sendo até mesmo beneficiada, pois aumentava o preço dos fretes. O período de maior atividade de exploração florestal na Fazenda Quatro Irmãos se deu durante a Segunda Guerra Mundial. Segundo Gritti:

Os resultados apresentados pelo ramal férreo estão diretamente ligados às oscilações do mercado madeireiro. Os períodos de crise no transporte, provocados por falta de vagões, são os mais rentáveis para a Companhia que, dispondo de vagões, eleva os preços dos transportes [...] (1997, p. 132).

Apesar do êxito dos colonos instalados próximos ao ramal férreo que se dedicavam à exploração florestal, a Colônia Quatro Irmãos não prosperou. Entre os motivos, Gritti ressaltou a falta de auxílio efetivo aos colonos como prometido inicialmente pela ICA, bem como a não adaptação destes às atividades agrícolas.

A partir de 1957 ocorreu a redução da exploração da madeira e, conseqüentemente, do movimento no ramal férreo, sendo que em 1958 ocorreu o fim da extração madeireira em quantidade significativa e em 1959 o encerramento do tráfego ferroviário. O fim do projeto da *Jewish Colonization Association* em Quatro Irmãos coincidiu com o esgotamento da área florestal no local e com a decadência do transporte ferroviário em âmbito regional e nacional. Nem o governo do Rio Grande do Sul, nem a União, se interessaram pela encampação do ramal, sendo que os 48 vagões e outros equipamentos pertencente à ICA na época de sua desativação foram vendidos de forma parcelada à diferentes empresas.

A ferrovia e a exploração florestal também estão no cerne do conflito do Contestado. A construção da EFSPRG modificou as paisagens e as relações sociais e econômicas nos espaços em que atravessou. Entretanto, foi na região do Contestado que essas transformações alcançaram as suas mais graves conseqüências.

Assim como no norte do Rio Grande do Sul, o planalto norte e meio oeste de Santa Catarina também tiveram, a partir do início do século XX, sua constituição marcada pela presença da ferrovia. Foram nesses espaços catarinenses que ocorreram as mais explícitas e extremas conseqüências do impacto da ferrovia e da exploração florestal sobre as populações locais, ou seja, impactos da inserção do capitalismo através desses elementos.

Rosângela Cavazzalli da Silva analisa a estrutura social que caracterizava o planalto catarinense até o início da República, quando predominavam a pecuária e o latifúndio:

coronéis, lavradores, criadores, agregados, peões, posseiros e intrusos. Esses últimos seriam “a personagem principal do contexto social que irá propiciar o Movimento do Contestado” (1983, p. 59). Para a autora, esses personagens estavam envolvidos em complexas relações de dominação, subordinação e compadrio. Esse cenário manteve-se em um certo equilíbrio durante a Colônia e o Império. No entanto, as mudanças ocorridas no início do século XX como a inserção do capital estrangeiro, mudanças nas questões da propriedade da terra, a colonização e imigração e as disputas pelo poder local fizeram eclodir os conflitos sociais.

Conforme Delmir José Valentini:

Dois momentos distintos separam a História do Contestado: antes e depois da instalação dos trilhos entre os Rios Iguaçu e Uruguai. A ferrovia foi inaugurada no ano de 1910 e, até então, a Região era habitada esparsamente, pelas comunidades indígenas e pelos caboclos e mestiços pioneiros. Após a inauguração da ferrovia tudo mudou e teve início uma nova História do Contestado (2009, p. 56).

Segundo Nilson Thomé (1983), as relações da região do Contestado com a ferrovia se iniciam ainda no final do século XIX quando em 1888, Teixeira Soares designou uma equipe para reconhecer o Vale do Rio do Peixe, e determinar um possível traçado para a futura ferrovia. Aqueles que possuíam propriedades nos arredores do local viram a possibilidade de valorização de suas terras. Isso provocou uma verdadeira corrida dos coronéis locais em busca de mais títulos de propriedade, ainda que parte desses imóveis fossem futuramente obrigatoriamente cedidos à companhia construtora da estrada de ferro. As cedências geraram muitas questões entre os governos estaduais e proprietários.

Na região do Contestado, as atividades da *Brazil Railway Company*, de Percival Farquhar, englobavam, além da ferrovia, o setor madeireiro e de colonização. Entretanto, em outros locais do Brasil e do mundo, Farquhar desenvolveu outras atividades nas áreas de transporte, das comunicações e outros ramos.

Miguel Mundstock Xavier de Carvalho (2010) apontou que, apesar dos inúmeros negócios da BRC, as ferrovias eram sua principal atividade. Entretanto, era necessário tornar a ferrovia lucrativa em territórios que ainda estavam sendo desenvolvidos e povoados. Era preciso aumentar o tráfego para atrair imigrantes e, assim, gerar mais demanda de transporte.

Para Valentini (2009), o grupo Farquhar montou um complexo de exploração financeira através da *Brazil Railway Company* e de sua subsidiária *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* que atuaram em Santa Catarina. Nestes espaços, a floresta foi

inicialmente utilizada na construção da ferrovia. Após sua conclusão, a ferrovia foi o meio de transporte da madeira explorada da vasta floresta de ombrófilas mistas, constituída principalmente de araucárias, mas também rica em erva-mate e imbuia, esta largamente utilizada para a fabricação dos dormentes utilizados nos trilhos da estrada de ferro.

Quando a floresta estava devastada pela ação predatória da *Lumber*, como a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* era chamada, os lotes eram vendidos aos colonos com os terrenos "limpos" para a agricultura, cuja produção também seria escoada pela ferrovia. Segundo Valentini "não foi acidente que uma linha ferroviária atravessou essas terras. A *Lumber* lucraria com a venda da madeira, com a colonização, com a ferrovia e com o transporte" (VALENTINI, 2009, p. 65).

Valentini (2009) discorreu que, após concluída, a EFSPRG passou a cortar verticalmente a área que a longa data era contestada pelos estados de Santa Catarina e Paraná e tirou do isolamento as populações que viviam nesse território. Essas populações de caboclos eram formadas por indígenas e negros mestiços com paulistas de origem espanhola e portuguesa, além de refugiados das revoluções Farroupilha e Federalista. Os sertanejos de religiosidade simples e miscigenada, baseada na crença de benzedores, curandeiros e eremitas, não conseguiram efetivar a propriedade das terras que ocupavam.

A questão religiosa é bastante presente na historiografia e nas memórias envolvendo o movimento do Contestado. No entanto, para Paulo Pinheiro Machado, "[...] as características milenaristas e messiânicas são apenas alguns dos aspectos a serem avaliados no movimento do Contestado" (2004, p. 34). O autor analisou que, além das questões místicas e religiosas, os sertanejos demonstraram, por seus atos, o desenvolvimento de uma consciência das condições sociais e políticas a que estavam submetidos e que resultavam na sua marginalização.

Ainda segundo Machado (2004), os habitantes da região foram utilizados maciçamente como trabalhadores na construção da EFSPRG, principalmente na função de turmeiros, que eram os trabalhadores menos qualificados e responsáveis pelos trabalhos mais pesados e, portanto, penosos. Desta maneira, Machado concluiu que não havia entre os líderes rebeldes pessoas oriundas de outras regiões, uma vez que a maioria dos trabalhadores eram originários do próprio território.

Em novembro 1911, foi instalada em Três Barras, Santa Catarina, a maior serraria da América Latina durante a primeira metade do século XX. Logicamente era situada próxima à

ferrovia, o que possibilitaria o escoamento da madeira extraída (VALENTINI, 2009). Os investimentos da *Lumber* em mão de obra, engenhos de serrar e outras tecnologias eram altos no território do Contestado. A empresa construía trilhos que avançavam floresta adentro, chegando o mais próximo do local da retirada da madeira. Esses trilhos particulares da *Lumber*, segundo Valentini, chegavam a ter 150 quilômetros de extensão. Depois de totalmente devastada uma área, recolhiam-se os trilhos e as casas dos trabalhadores e esses eram levados e instalados em um novo local que começaria a ser explorado.

Desta maneira, pode-se apontar como causas do movimento do Contestado: a questão mística e religiosa, o poder político dos coronéis locais, a institucionalização da propriedade privada, em conjunto com a valorização das terras próximas à ferrovia, e a longa disputa pelo território entre Santa Catarina e Paraná.

O Combate do Irani, em 1912, é considerado o início do conflito. Além desse embate inicial, o movimento do Contestado foi marcado por diversos episódios de enfrentamento entre os sertanejos e as forças estaduais, o exército republicano e recrutados locais. O conflito também interrompeu de 1914 a 1917 o processo de colonização ao longo da ferrovia no território catarinense.

As ações dos revoltosos incluíram ataques, com violência até então não empregada, às estações ferroviárias como as de Calmon e São José dos Pobres em setembro 1914. Segundo Paulo Pinheiro Machado (2004), em decorrência desses acontecimentos, as linhas regulares da EFSPRG que faziam este itinerário foram temporariamente paralisadas e o pânico tomou conta da região e até mesmo de locais mais distantes como São Mateus do Sul, no Paraná, e Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul.

Além das estações férreas, também serrarias, como a de Três Barras, e colônias de imigrantes foram alvo dos ataques dos sertanejos. Pode-se analisar que esses eram ataques ao que os sertanejos consideravam os símbolos de sua exploração. Neste sentido, conforme Thomé (1983), a EFSPRG não era apenas uma das causas do movimento, mas teve participação e influência intensa nos desdobramentos durante o conflito, servindo como meio de transporte das tropas e como alvo da violência dos sertanejos. O período de setembro de 1914 a abril de 1915 é considerado o mais violento do conflito.

O movimento do Contestado afetou as atividades do grupo Farquhar em Santa Catarina. Entretanto, foi a Primeira Guerra Mundial que prejudicou irremediavelmente os negócios do empresário norte-americano. Em 1914, foi decretada a falência da *Brazil Railway*

Company. No entanto, suas atividades prosseguiram com administradores nomeados. Apenas em 1940, Getúlio Vargas nacionalizou a companhia e suas subsidiárias, entre elas a *Lumber* que encerrou suas atividades de forma gradual, quando a floresta esgotada e a legislação ambiental não permitiram a continuidade de seus negócios. O fim das atividades da *Lumber* também coincidiu com o uso intensivo de caminhões para o transporte de madeira e o declínio das ferrovias no país, entre as décadas de 1940 e 1970.

Eduardo Galeano afirmou que o Movimento do Contestado foi "[...] uma das mais intensas páginas da fúria popular de toda a história do Brasil" (2014, p. 266). Segundo Paulo Pinheiro Machado (2004), o saldo de sertanejos mortos no movimento do Contestado está entre 3 mil a 8 mil pessoas, que sucumbiram não só em conflitos com as forças oficiais estaduais, o exército nacional e os vaqueanos, mas também vítimas da miséria e da fome.

Com o final do conflito, tem início uma nova fase de exploração e ocupação daquele território.

[...] o fim das hostilidades marcou o início de um novo tempo. Os colonos, descendentes de imigrantes europeus, preparavam as malas para embarcar no trem da ferrovia São Paulo-Rio Grande nas colônias velhas do Rio Grande do Sul e descer nas estações ao longo do Vale do Rio do Peixe. Em poucos anos, atingiriam o extremo-oeste catarinense em caminhões que seguiam carregados de gente, de ferramentas, de sementes, de parques pertences e de muita confiança no trabalho que prometia mesa farta e riqueza (VALENTINI, 2009, p. 241).

Em relação à exploração florestal no território do Contestado, Carvalho argumentou que não foi apenas o grupo de Farquhar que se beneficiou dos abundantes recursos madeireiros do local. Além da *Lumber*, serrarias construídas por imigrantes e coronéis locais também exploraram a atividade, logicamente em menor escala. Para Carvalho,

Além da *Lumber*, a ferrovia tornou possível e economicamente viável a construção de um grande número de outras serrarias, em uma extensão da área de floresta com araucária que ia da região de Jaguariaíva e Ponta Grossa no Paraná, passando pelo planalto norte de Santa Catarina e Vale do Rio do Peixe (Santa Catarina) até o norte do Rio Grande do Sul (2010, p. 128).

Também é preciso registrar que as populações indígenas e caboclas que ocupavam esse território utilizavam os recursos da floresta. No entanto, sua relação era incomparavelmente menos predatória. Carvalho (2010) atribuiu isso à tecnologia mais

simples destas populações, o que não permitiria a exploração em volumes como o da *Lumber*, bem como o número reduzido de pessoas que formavam essas populações.

No território do Contestado, a cada duas ou três dezenas de quilômetros existia uma pequena estação ferroviária que deram origem a povoados que se desenvolveram com a colonização e com a exploração da floresta. No Vale do Rio do Peixe, as estações distribuídas em pequenas distâncias facilitariam a colonização e exploração da madeira (VALENTINI, 2009).

Pequenas estações com pouca distância entre si também são características no trecho entre Passo Fundo e Marcelino Ramos. As vastas áreas de matas que serviram para a exploração florestal, da mesma maneira, caracterizaram o norte do Rio Grande do Sul. Este território também foi marcado pela colonização por meio da migração e imigração em pequenas propriedades rurais, com alta taxa de natalidade. Essas características também foram atribuídas por Carvalho (2010) ao território do Contestado igualmente atravessado verticalmente pela EFSPRG.

Carvalho (2010) também destacou a importância da lenha na primeira metade do século XX. Para o autor, ela foi o principal combustível e fonte de energia do Brasil provavelmente até a década de 1960. As estradas de ferro eram, depois das residências, as maiores consumidoras do produto. Ainda segundo Carvalho, a venda de lenha para as ferrovias, indústrias e centros populacionais mais próximos foi utilizada para o aumento da renda das famílias de agricultores que se estabeleciam nos lotes coloniais. Na década de 1960, com a diminuição das locomotivas a vapor, substituída por óleo diesel, o aumento dos caminhões e automóveis, que utilizam combustíveis fósseis derivados do petróleo, e a expansão da energia elétrica, ocorreu a perda da importância da lenha como fonte de energia.

Quando do início da colonização do extremo norte do Rio Grande do Sul, estima-se em 30 mil quilômetros quadrados a área considerada de mato. Desta maneira, infere-se que a exploração florestal também ocorreu em grande volume no Alto Uruguai. No entanto, as consequências dessa exploração não resultaram em movimentos extremos como o do Contestado, cujo contexto histórico local corroborou para a eclosão do conflito.

A mensagem presidencial de 1915 informava que, naquele ano, foi expedido o Decreto 2.122, que organizaria no Rio Grande do Sul o corte e a colocação da madeira no mercado consumidor. A mensagem também registrava a existência de uma serraria pertencente ao governo do estado em Paiol Grande, na Colônia Erechim, sendo que o estoque desta serraria

era de 1.042.775 metros cúbicos de madeira. No entanto, a serraria para exploração florestal diretamente pelo governo não prosperou, sendo alienada no ano de 1916.

A mensagem de 1915 informava ainda que em Marcelino Ramos estavam depositados 8.838 dormentes e 4.336 postes. Até 30 de julho de 1915, segundo a mensagem, havia sido utilizados 7.785.201 metros cúbicos de lenha para abastecimento da viação férrea. Esses números nos dão a dimensão aproximada da exploração madeireira no Alto Uruguai.

O transporte da madeira retirada no território da Colônia Erechim era exportado pela viação férrea e por meio de balsas pelo Rio Uruguai, onde era levada até a Argentina. No norte do Rio Grande do Sul:

A madeira representou parcela importante da economia, tanto que determinou a construção de desvios [ferroviários], como Gauer, Giaretta e Becker e de grandes depósitos de madeira bruta nas proximidades da ferrovia (CHIAPARINI et al., 2012, p. 124).

Certamente a madeira foi um dos mais importantes produtos transportados pela VFRGS. Estimava-se que no ano de 1930, a madeira representava mais de um décimo de tudo que era transportado pelas estradas de ferro no estado.

1.4 Viação Férrea do Rio Grande do Sul e o início da ascensão rodoviária

A primeira Constituição da República do Brasil, promulgada em fevereiro de 1891, inspirada no modelo norte-americano, adotou a república federativa e o presidencialismo como forma de governo. As antigas províncias passaram a se denominar estados e ganharam certa autonomia frente ao governo federal. Os partidos estaduais também se fortaleceram, sendo que nesse período não houve um partido de expressão nacional.

Segundo Boris Fausto (2011), o Rio Grande do Sul, nos primeiros anos da República, foi um dos estados com maior instabilidade política, sendo que teve 16 governos no poder até a eleição de Júlio de Castilhos em 1891. Este ano inaugurou um longo período de estabilidade que se estendeu até o final da década de 1930, em que o estado foi governado baseado nos ideais comtianos positivistas.

Segundo Sandra Jatahy Pesavento (1984), nesse período os dois grupos de maior expressão política no estado eram o PRR, de ideologia positivista, e o Partido Federalista, liderado por Silveira Martins.

O Rio Grande do Sul foi o único estado brasileiro que adotou como orientação política prática, durante certo período, o Positivismo. Segundo Cassol “essencialmente na República Velha, na vigência da Constituição de 14 de julho de 1891, o Rio Grande foi o único Estado no Brasil e no mundo a revestir-se de estruturas político-organizativas hegemônicas pelo Positivismo” (2003, p. 93).

Para Pesavento (1984), esta ideologia inspirou administrativa e politicamente os rumos do estado na República Velha, iniciando sua influência no governo de Júlio de Castilhos, permanecendo no de Borges de Medeiros e atenuando-se com Getúlio Vargas.

Boris Fausto (2011) afirmou que não são claros os motivos pelos quais o Rio Grande do Sul se tornou o local de principal influência do Positivismo. O autor apontou que isso pode ter se dado devido à forte presença e tradição militar no estado. Além disso, ressaltou o fato de que os republicanos não eram maioria no Rio Grande do Sul, assim, era necessária uma doutrina forte que lhes conferisse coesão, opondo-se assim ao Partido Federalista. Para Pesavento,

A partir da vitória republicana, tem-se a implantação, no Rio Grande do Sul, de um esquema de dominação apoiado num partido altamente burocratizado, rigidamente disciplinado e com um embasamento filosófico definido. O PRR era um partido que, não contando com o apoio de toda a classe dominante local, procurava realizar uma ampliação social de sua base política, agregando outros segmentos sociais (1979, p. 209).

O programa do PRR, expresso na Constituição Estadual de 1891, previa em suas diretrizes a diversificação da economia, o desenvolvimento dos transportes e a organização de um plano geral de viação, objetivando a defesa do território nacional, o desenvolvimento industrial e facilitação das relações exteriores. Também dava ênfase ao programa de imigração e da pequena propriedade rural.

Em relação à colonização, entre 1907 e 1908, foi estruturada pelo governo estadual a Diretoria de Terras e Colonização (DTC), o órgão responsável pela colonização, agricultura e ainda pelas populações indígenas. À frente deste órgão como diretor, de 1908 a 1928, ficou Carlos Torres Gonçalves, engenheiro civil e fiel seguidor do Positivismo.

Segundo Ernesto Cassol (2003), Torres Gonçalves foi quem idealizou a Colônia Erechim. Nascido em Rio Grande, em 1875, proveniente de uma família de classe média, estudou Engenharia Civil na Politécnica do Rio de Janeiro onde aderiu ao Positivismo. Em 1899 entrou para a Secretaria de Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul, onde

trabalhou até 1908, quando então foi nomeado Diretor de Terras e Colonização, cargo no qual teve importante atuação por 20 anos. Foi ainda Diretor da Viação Fluvial até 1934. Após sua aposentadoria, mudou-se novamente para o Rio de Janeiro onde residiu até seu falecimento em 1974, aos 99 anos de idade.

Em 1910, o governo estadual criou, através da DTC, o Serviço de Proteção aos Índios e Localização dos Trabalhadores Nacionais. Apesar dessa iniciativa, seu programa de ocupação das terras do norte do estado era baseado na lógica imigrante/pequena propriedade, o que para Rückert (1997) afastava os pequenos posseiros e agregados do acesso à propriedade.

O governo estadual, republicano e positivista, agia também na tentativa de mediação de questões sociais, o que ocorreu, por exemplo, em 1915. Segundo Silva (2011), nesse ano, em decorrência de Primeira Guerra Mundial, as obras do porto de Rio Grande e outras na Viação Férrea foram paralisadas, o que resultou em um grande número de trabalhadores dispensados de suas atividades. Para auxiliar esses trabalhadores, o governo do Rio Grande do Sul propôs instalar os que assim desejassem nas Colônias de Erechim e Guarani, ao norte do estado, ofertando-lhes transporte gratuito, um lote de terra e adiantamento em dinheiro aos casados.

Para a Colônia Erechim, foram encaminhados 1.834 desses trabalhadores. Entretanto, segundo opinião de Torres Gonçalves em Relatório de 1915, citado por Silva (2011), essas medidas não tiveram o sucesso esperado, pois a vinda do grande número de proletários, no dizer do Diretor da DTC, fez aumentar os casos de tuberculose, sífilis e alcoolismo nas referidas Colônias.

A organização viária do estado também era uma das preocupações centrais do governo rio-grandense. Acreditavam os governistas que sanando seus problemas, haveria a adequada circulação da produção, tanto internamente como para exportação. Neste sentido, as ferrovias e o porto de Rio Grande tinham especial atenção do governo.

Pesavento (1984) também assinalou essa preocupação do governo positivista do Rio Grande do Sul com os transportes. No início do século XX eram as companhias estrangeiras que exploravam os serviços ferroviários e de portos. Para o governo estadual, disto decorriam diversos problemas que prejudicavam o escoamento da produção no estado, dentre eles os altos fretes cobrados e os serviços de baixa qualidade prestados. Isso afetava diversos setores da economia gaúcha como a agricultura, pecuária e indústria.

Analisando as Mensagens dos Presidentes do Estado enviadas à Assembleia dos Representantes, confirma-se que as estradas de ferro eram consideradas estratégicas pelo governo. Desta maneira, nota-se que os discursos sobre a necessidade de melhoria nos transportes são recorrentes em inúmeras mensagens presidenciais, como a seguir:

Abra-se a barra, esse laço fortemente constricti à garganta do Rio Grande e que o asphixia; afundam-se os canaes de nossos mares interiores e melhorem-se as condições de navegabilidade de nossos rios; modernisem-se nossas actuaes estradas e rasguem-se novas; deem-se sobre nossos rios e sitios convenientes innumeradas pontes; unifiquem-se e reduzam-se as tarifas da viação férrea; realise-se, enfim, esse programa, parte do qual está em franca via de execução, e este torrão predestinado pasmará o mundo com o seu estupendo progresso e riqueza (RIO GRANDE DO SUL, 1911, p. 60).

Segundo Adelar Heinsfeld (2007), a reivindicação do governo estadual pelo rebaixamento das tarifas nas ferrovias no Rio Grande do Sul pela então arrendatária *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, em 1911, marca o início de ações governamentais concretas contra os problemas frequentemente apresentados por esse sistema de transporte.

Na mensagem de 1913, Borges de Medeiros se dizia convicto de que só havia um problema a ser resolvido no estado: o dos transportes, englobando as vias marítimas, fluviais e terrestres. Afirmava ainda que a exploração das estradas de ferro, sendo interesse geral, deveria ficar a cargo do Estado. Essa era, segundo o presidente, uma tendência geral em diversos países, à exceção dos Estados Unidos e da Inglaterra que possuíam, segundo ele, condições econômicas e geográficas superiores que permitiriam a liberdade e a livre concorrência ao capital nesse setor.

Foi neste mesmo ano de 1913 que o governo rio-grandense instituiu o Plano Geral de Viação do Estado e iniciou uma campanha junto ao governo federal para realizar a encampação das ferrovias e do porto de Rio Grande. Os acontecimentos mundiais da época também contribuíram para que o governo estadual efetivasse a sua antiga pretensão de encampar o porto e as ferrovias.

Segundo Valentini (2009), com a eclosão da Primeira Guerra Mundial na Europa, cessaram as emissões públicas por parte dos banqueiros que financiavam o Grupo Farquhar, então mandatário das ferrovias no Rio Grande do Sul, o que impossibilitou a continuidade dos negócios do empresário norte-americano. As alterações nos mercados e bolsas de valores na

Europa e nos Estados Unidos afetaram os títulos que davam garantias às estradas de ferro em todo o mundo.

Desta maneira, em decorrência de sucessivos prejuízos acumulados como consequência da Primeira Guerra Mundial, a BRC não conseguia cumprir suas obrigações como a realização de obras, melhorias e manutenção na ferrovia. Em virtude disso, era grande o número de atrasos, congestionamentos e acidentes nas ferrovias do estado. Em 1914 foi decretada a falência da *Brazil Railway Company* e a mesma ficou sob administração provisória do norte-americano Willian C. Forbes até 1919.

Em 1917, ocorreu uma grande greve em diversos pontos do Brasil. No Rio Grande do Sul o movimento também envolveu os ferroviários. Na ocasião, o governo de Borges de Medeiros apoiou os trabalhadores e utilizou o movimento como um dos argumentos para provar a deficiência estrangeira na administração do transporte ferroviário no estado, conseguindo o apoio da opinião pública para levar a cabo o processo de encampação da Viação Férrea.

Neste período, o discurso do governo positivista em relação à necessidade de comando pelo Estado e ao arrendamento das ferrovias se tornava mais enérgico, com críticas ao não cumprimento das cláusulas do contrato pela *Auxiliere*, sob o controle da BRC. O governo preparava terreno para encampar e unificar as ferrovias do estado, antiga aspiração dos positivistas.

Nesse período, as reclamações sobre as deficiências das ferrovias vinham das diversas classes produtoras do estado. Segundo Heinsfeld (2007), em 1919, a Associação Comercial de Porto Alegre manifestou sua insatisfação com os serviços prestados pela *Auxiliaire*, encaminhando correspondência a Borges de Medeiros exigindo solução para a questão do transporte férreo.

As críticas também eram feitas em relação à *Compagne Française*, arrendatária do porto de Rio Grande. Este foi encampado em 1919. Assim, o governo estadual entendia como natural e complementar à encampação do porto a encampação das ferrovias. Acreditavam os positivistas que com as encampações a situação do Rio Grande do Sul melhoraria significativamente. Em 1920, com a *Auxiliaire* em situação insustentável e, após negociações com o governo federal, a encampação da VFRGS foi efetivada. Segundo Thomé (1983), pelo arrendamento da malha ferroviária do Rio Grande do Sul, um total de 2.362 quilômetros de extensão, foi pago uma indenização de 200 milhões de francos belgas.

Para Pesavento (1979), a atuação do governo no Rio Grande do Sul demonstrava que suas diretrizes políticas eram de que o Estado deveria ter uma ação reguladora em áreas de interesse público, sendo que a administração desses serviços deveria ficar a cargo do poder público. Isso fica evidente na mensagem presidencial de 1922:

Ninguém mais ousa contestar a competência exclusiva do Estado para gerir os serviços de arrecadação de impostos, dos correios, dos telegraphos, da cunhagem de moedas e outros. Estão nas mesmas condições os serviços que entendam com a viação férrea, portos, canaes (RIO GRANDE DO SUL, 1922, p. 113 e 114).

A priorização dos transportes em detrimento da economia pecuarista por parte do governo do Rio Grande do Sul, em conjunto com a crise econômica e financeira no pós Primeira Guerra Mundial, foram alguns dos fatores que contribuíram para a Revolução de 1923, cuja eclosão se deu após fraude no pleito para o governo do estado que mais uma vez foi vencido por Borges de Medeiros.

Do início da República até a Primeira Guerra Mundial, a pecuária rio-grandense não teve avanços, mantendo-se estagnada tanto em termos técnicos como de mercado. Entretanto, com a eclosão do conflito mundial, ocorreu a abertura de mercado para o abastecimento dos países envolvidos na guerra. Houve então, o início de investimentos estrangeiros na área de frigoríficos, bem como incentivo para organização dos pecuaristas para a fundação destes empreendimentos.

No entanto, a tentativa de organização local fracassou. O frigorífico nacional inaugurado em Pelotas em 1917 foi vendido ao grupo inglês *Vestey Brothers* em 1921. Para Pesavento (1979), a falência do Frigorífico Rio Grande demonstrava a crise por que passava a economia do estado no pós-guerra. Com a diminuição da demanda após o fim do conflito, os preços caíram e os frigoríficos diminuíram sua produção, comprando menos dos pecuaristas. Muitos foram à ruína.

Mesmo com a crise dos pecuaristas, o governo estadual continuava priorizando o seu programa de transportes. Para custeá-lo, tirou saldos do Tesouro depositados em bancos. Além disso, realizou um empréstimo, por intermédio do Banco Pelotense, de 25 mil contos de réis, e outro em Nova Iorque, no valor de 10 milhões de dólares (ANTONIACCI, 1979, p. 232).

Os bancos, por sua vez, sem poder contar com o dinheiro do estado, passaram a exigir que seus credores pagassem suas dívidas. Em novembro de 1920, o Banco Pelotense

determinou o prazo de 30 dias para que as dívidas fossem convertidas em promissórias. Segundo Maria Antonieta Antoniaci (1979), a classe dos pecuaristas não conseguiria sair da situação sem o amparo governamental e passou a exigir a ajuda do governo do Estado, por exemplo, pela redução dos fretes ferroviários e da concessão de crédito.

O governo do estado não atendeu às solicitações dos pecuaristas, que acreditavam que deveriam ser atendidos com prioridade pelo governo. Para possibilitar a operação da Viação Férrea, o governo teve até mesmo que aumentar o preço dos fretes. Neste período instalou-se uma crise política. Liderados por Assis Brasil, a oposição ao governo borgista foi às armas em 1923. O movimento se caracterizou por extrema violência e afetou enormemente os serviços da viação férrea com depredações, perturbações no tráfego, extravios e inutilização de bagagens, encomendas e mercadorias, além de gastos extras com o policiamento das linhas férreas à noite (RIO GRANDE DO SUL, 1924).

A Revolução de 1923 teve fim com o Pacto de Pedras Altas, onde ficou acordado que Borges de Medeiros não poderia mais se reeleger à presidência do Rio Grande do Sul. Seu sucessor, Getúlio Vargas, representou um recuo nos ideais positivistas e na forma autoritária de governar e voltou-se para os interesses dos pecuaristas. Assim, conquistou o apoio dos dois grupos políticos dominantes no estado.

Sete anos após a encampação da Viação Férrea pelo governo do estado havia apenas 278 quilômetros a mais de trilhos do que em 1920 (RIO GRANDE DO SUL, 1927). Ficava nítido que, apesar do discurso e das medidas adotadas, o governo não conseguiu ampliar e melhorar significativamente a situação das ferrovias no Rio Grande do Sul. Muitos dos problemas enfrentados antes da encampação não diziam somente respeito à má administração da companhia concessionária, mas também aos problemas técnicos que vinham desde a sua construção.

Esses problemas de projeto e construção são perceptíveis no trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos. A mensagem presidencial de 1922 aponta que seu traçado, por ter sido construído por garantia de juros, tinha aumento desnecessário no percurso. Apontava, ainda, que esse trecho tinha péssimas condições técnicas que resultavam em dificuldade de tráfego e conservação difícil e custosa, tanto da via permanente como do material rodante.

Segundo Heinsfeld (1996), a subvenção por quilômetro linear construído e a faixa de terras concedida para a empresa construtora ao longo da ferrovia, fez com que ela fosse construída de uma maneira sinuosa, com muitas curvas desnecessárias, pois desta forma

aumentava-se a quilometragem e maiores eram os ganhos e as terras obtidas pela Companhia responsável.

Essas características foram dificuldades enfrentadas durante todo o período de operação do transporte ferroviário no trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos e uma das causas alegadas para a inviabilidade de sua continuidade na década de 1990.

Boris Fausto (2011) assinalou que, a partir da década de 1930, a construção de novas ferrovias praticamente cessou no Brasil e a construção de rodovias cresceu de maneira muito rápida. Ainda segundo o historiador, o número de caminhões em circulação no país em 1937 era de 54.842 unidades. No ano de 1951 eram 210.244 unidades.

Segundo Márcio Rogério Silveira (2003), na década de 1930 iniciou o rodoviarismo automobilístico no país. Acreditava-se que esta opção poderia integrar com mais rapidez e flexibilidade o mercado nacional em expansão. Também foi nessa década, com a ascensão de Getúlio Vargas ao poder, que a industrialização nacional teve seus primeiros avanços. Após a crise de 1929, havia a preocupação de que o país não dependesse exclusivamente de exportações do setor primário, principalmente a monocultura do café. Assim, houve uma aproximação entre o Estado e a burguesia industrial. A industrialização passou a ser incentivada principalmente a partir de 1937, com a adoção de uma política de substituição das importações e incentivo à indústria de base. Neste sentido, destacam-se os casos do aço e do petróleo.

Para Silveira (2003), o governo getulista fez tentativas de desenvolver a indústria automobilística em substituição às importações. No entanto, o país ainda não tinha as condições necessárias para isso, pois apresentava limitação do mercado interno, legislação que privilegiava as importações e precariedade das rodovias nacionais.

Com o Estado Novo também cresceu o intervencionismo do governo central na economia, apesar de não ter havido grandes mudanças no papel do Rio Grande do Sul como fornecedor de produtos agropecuários para o mercado interno nacional.

Segundo Rückert (1997), em 1938 foi criado no Rio Grande do Sul o Departamento de Estradas e Rodagem (DAER), uma das primeiras ações estatais para incentivar as rodovias no Brasil. Por meio deste órgão, o segundo em âmbito estadual criado no Brasil, o governo buscava uma maior integração econômica regional e alternativas para o escoamento da produção, dependente então quase exclusivamente das ferrovias e vias fluviais.

A economia do município de Erechim também passou por alterações a partir da década de 1930, apesar de continuar baseada na agricultura. A cultura do trigo passou a ser incentivada pelo governo do estado. Além disso, iniciaram-se instalações de indústrias voltadas para a transformação dos produtos agrícolas. Em 1932, instalaram-se os frigoríficos “Erechim” e “Boavistense” para refinamento de banha (FÜNFGELT, 2004). Essas indústrias, a exemplo de outras, localizavam-se nas mediações da estação e dos trilhos da Viação Férrea.

Na década de 1940 essas modificações se intensificam e, além da indústria madeireira e de transformação de produtos agrícolas, o comércio passou a ter maior importância. A área urbana e sede do município de Erechim tornou-se o centro deste comércio. Conjuntamente ao crescimento econômico, a população urbana também crescia. Nesse período, ainda era a ferrovia que predominava no transporte de pessoas e produtos nesse território.

Ainda na década de 1940, inicia-se a decadência das ferrovias como principal meio de escoamento da produção e no deslocamento de pessoas em âmbito local e nacional. Os automóveis e caminhões deixam de ser produtos considerados de luxo, apesar de ainda não serem ampla e popularmente acessíveis.

As políticas de incentivo às rodovias que iniciaram na década de 1930 se consolidam na década de 1950, inclusive no norte do estado. Nos anos 50 do século XX, as rodovias passam a ocupar um grande espaço nos meios de transporte no Brasil e as ferrovias não correspondiam mais à expectativa inicial de desenvolvimento a que se propunham.

Pela historiografia e fontes consultadas e discutidas até o momento, pode-se considerar que, quando sua construção no norte do Rio Grande do Sul, a ferrovia foi considerada elemento modernizador deste território. Entretanto, com o avançar das décadas do século XX, seja por inadequações iniciais de suas construções ou por mudanças nos rumos das políticas públicas envolvendo os meios de transporte no Brasil e outros fatores como a industrialização, as ferrovias foram sendo relegadas como fator de integração nacional em relação às rodovias. Esses contextos serão discutidos no próximo capítulo desse trabalho.

2 A RFFSA NO NORTE DO RIO GRANDE DO SUL

Esse capítulo objetiva compreender o papel econômico e social da ferrovia no norte do estado do Rio Grande do Sul, entre a década de 1950 e fins da década de 1980, principalmente naqueles territórios atravessados pela estrada de ferro, no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos. Cabe ressaltar que nesse período as ferrovias no Brasil estavam em franco declínio enquanto principal meio de transporte e pouco valorizadas em relação às rodovias. Assim, estudar a ferrovia no norte do Rio Grande do Sul é necessariamente combinar escalas locais, estaduais e nacionais de análise. Neste sentido, a opção por um recorte espacial específico, além da compreensão da história local, acredita-se, pode contribuir para o entendimento da trajetória das ferrovias brasileiras em sentido mais amplo.

2.1 O projeto desenvolvimentista brasileiro e a criação da RFFSA

No capítulo anterior viu-se que o governo e a população acreditavam que a estrada de ferro seria um elemento que traria o desenvolvimento ao norte do Rio Grande do Sul. Em alguma medida isso ocorreu. Entretanto, a ferrovia que atravessava esse território apresentava problemas desde a sua construção. Esses fatores técnicos só vieram a agravar e reforçar a tendência de abandono das ferrovias, o que se observou em todo o país desde a década de 1930. Essa opção de política de Estado se acentuou nas décadas seguintes e, em conjunto com a ideologia neoliberal empreendida pelo Estado brasileiro nos anos de 1990, culminariam na desestatização da malha ferroviária com sua concessão à iniciativa privada.

Dado o período abrangido por esse capítulo – da década de 1950 até fins dos anos 1980, bem como os diferentes momentos históricos por que passou o Brasil neste intervalo, o objetivo não é descrever ou enumerar os diferentes governos que comandaram o país, mas sim entender como as políticas governamentais reforçaram a situação de declínio das ferrovias, tornando-as um ônus para o Estado brasileiro.

Em 1940, Erechim era o terceiro município mais populoso do Rio Grande do Sul, com 107.035 habitantes, atrás de Porto Alegre e Palmeira das Missões. Nas décadas de 1950 e 1960 não aparecia entre os dez municípios mais populosos do estado (SOARES, 2007). Isso se deveu, em grande parte, aos processos de emancipação dos distritos que formavam o município e que, principalmente a partir da década de 1950, efetivaram seus processos de autonomia político-administrativa.

No início da década de 1950, o norte do Rio Grande do Sul permanecia com sua economia essencialmente agrícola. No entanto, iniciava-se o processo de urbanização e vivia-se um período de intenso otimismo e crença na modernização e no desenvolvimento. Thaís Janaína Wenczenovicz (2002) analisou que na década de 1950, Erechim era um dos municípios com economia agrícola mais dinâmica no estado. A autora atribuiu o crescimento acelerado do município à possibilidade de escoamento da produção pela estrada de ferro e afirmou que, ter o território cortado por uma ferrovia, era um privilégio que poucos municípios possuíam.

O otimismo e crença no desenvolvimento não era exclusividade do município de Erechim. Para Paul Singer (1987), no período de 1945 a 1970, o capitalismo viveu sua mais longa e intensa prosperidade. Países em desenvolvimento como o Brasil, México, Espanha, Taiwan e outros se industrializaram. Assim, as economias capitalistas desenvolvidas e em desenvolvimento viveram uma época de pleno emprego em que a produção cresceu quase sem interrupção. Isso deu-se, segundo Singer, pela redistribuição de renda aos assalariados, fortalecimento dos sindicatos após a derrota do nazi-fascismo e ao consumo generalizado de novos produtos como automóveis, televisores e eletrodomésticos.

Singer (1987) constatou que, no período referido, houve um aumento do controle do poder público em setores de infraestrutura (energia, transportes, comunicações) como forma de planejamento do desenvolvimento econômico. Esse período foi de intensa inovação tecnológica, alteração nos processos produtivos, expansão do mercado mundial, do consumo privado e dos gastos públicos. Para Singer a prosperidade vivida pelo capitalismo no pós-guerra deveu-se, sobretudo, às transformações que vinham se desenhando desde os anos 1930. Dentre essas transformações estavam as novas interações entre estados nacionais e capitais multinacionais, além de um movimento operário politicamente fortalecido.

Conforme Sonia Draibe (2004), entre os anos 1930 e o final da década de 1950 se desenhou no Brasil o processo de industrialização restringida sob o comando estatal. Em

1951, Getúlio Vargas voltou à presidência e seu governo retomou a ideia de que a industrialização acelerada traria o progresso social e a autonomia nacional. No entanto, os contextos social e econômico e o projeto político do segundo governo Vargas eram diversos daqueles empreendidos durante o Estado Novo, principalmente em relação ao centralismo estatal estado novista.

Ainda assim, o segundo período de Vargas no poder estabeleceu algumas das bases para as transformações que ocorreriam mais acentuadamente no governo de Juscelino Kubitschek. Segundo Draibe, "[...] do ponto de vista da forma do Estado e das relações sociais que expressava, o segundo governo Vargas teve muito mais a ver com o futuro do que com o passado que a continuidade da personagem poderia sugerir" (2004, p. 168).

Draibe (2004) apontou para uma mudança significativa na estrutura técnico-administrativa do Estado brasileiro, com a criação de órgãos e mecanismos de planejamento e controle efetivos, algo inédito até então, além de grupos executivos de trabalho. Essa preocupação com o planejamento, profissionalização e controle técnico das ações se deu não apenas no âmbito estatal, mas também foi adotado nas grandes empresas brasileiras da época.

Entre os órgãos criados em 1951 pelo governo, destacam-se a Comissão Nacional de Política Agrária, Comissão de Desenvolvimento Industrial, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento dos Transportes e Comissão Nacional de Bem-Estar. Essas comissões eram compostas por diferentes ministros e também entidades externas ao governo como confederações. Elas tinham a tarefa de elaborar e executar as políticas nacionais de desenvolvimento. Em 1943, ainda no primeiro período de Vargas na presidência, foram fundadas a Companhia Siderúrgica Nacional e a Hidrelétrica do Vale do São Francisco. Em 1952, o governo fundou o Banco do Amazonas, o Banco do Nordeste, o Banco Nacional de Desenvolvimento e a Eletrobrás. Alguns órgãos criados na época permanecem até a atualidade como a Petrobrás (1953) e a Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal Especializado de Nível Superior (Capes), também criada em 1951.

Não obstante a industrialização ter sido colocada pelo Estado brasileiro como meta desde os anos de 1930, foi apenas na década de 1950 que ela se efetivou. Segundo Draibe (2004), a partir desse momento o investimento em transportes era entendido como condição essencial para que o país alcançasse o desenvolvimento econômico e social e a industrialização fosse efetivada. No entanto, ainda não havia interesse de capitais privados em

investimentos na área de transportes, pois esta se mostrava deficitária. Assim, ficou a cargo quase exclusivo do governo o investimento em empresas marítimas e em ferrovias.

Em relação à política de transportes, no ano de 1951, foi feita uma tentativa de rever o Plano Nacional de Viação de 1934. Assim, o governo pretendia a expansão, consolidação e integração dos diferentes modais e redes de transporte. Quanto às ferrovias, previu a sua eletrificação e renovação dos equipamentos, além da instalação de uma indústria nacional de material ferroviário. A revisão do Plano naquele momento ainda apresentava, no papel, grande ênfase às ferrovias. No entanto, para Draibe (2004), a prioridade prevista na revisão do Plano em relação às ferrovias era uma contradição à tendência de expansão das rodovias e da indústria automobilística que, na prática, era evidente.

Um fator importante contemplado na tentativa de revisão do Plano Nacional de Viação de 1934 e que evidenciava uma mudança em relação à política ferroviária de fins do século XIX e início do século XX, segundo Márcio Rogério Silveira (2003), era que o texto deixava claro que não era mais viável a construção de estradas de ferro em regiões economicamente inexpressivas e em zonas pouco povoadas. A integração dessas áreas se faria pela aviação e por meio das rodovias, que teriam papel pioneiro nesse sentido. Sabe-se que, quando de sua construção, a EFSPRG teve em muitos de seus trechos, inclusive no norte do Rio Grande do Sul, como uma de suas funções viabilizar a colonização e integrar áreas consideradas pouco povoadas e não desenvolvidas.

Mesmo encaminhada ao Congresso, a revisão do Plano de 1934 não foi aprovada. Para Draibe (2004), apesar da não aprovação do Plano, o governo tomou algumas medidas de incentivo aos transportes, com nítida ênfase nas rodovias. Em dezembro de 1951, o governo enviou ao Congresso Nacional o Programa do Petróleo Nacional, que previa também a criação da Petrobrás, o que viria a se concretizar em 1953. Também, reativou a Fábrica Nacional de Motores, que havia sido criada durante a Segunda Guerra Mundial para produção de motores de aviões. Incentivou ainda, a fabricação de caminhões e tratores. Em relação à indústria automobilística, suas medidas iniciais foram no sentido de nacionalização gradativa de peças para a montagem de veículos, iniciando com caminhões e, posteriormente, automóveis.

A política industrial do segundo governo Vargas não excluía os capitais estrangeiros, mas objetivava limitar sua entrada e controlar a participação de empresas nos setores em fase

de estruturação. Isso visava proteger a participação de empresas nacionais públicas ou privadas lançando, assim, as bases para ações estatais posteriores.

Silveira (2003) apontou que a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) foi uma iniciativa do governo Vargas. Quando Getúlio retornou ao poder em 1951, parte das ferrovias brasileiras pertenciam ou estavam sob o controle da União e dos estados. Assim, foi nomeada uma comissão para estudar formas de tornar o Estado mais eficiente na prestação de seus serviços. A proposta de criação da RFFSA foi um dos resultados dessa Comissão. O projeto de criação da Rede foi enviado ao Congresso ainda em 1952, sendo aprovado e sancionado em 1957.

Para Vania Ueda (2007), o processo de industrialização e de urbanização das maiores cidades brasileiras, além da existência de um modelo econômico baseado fortemente na exportação de produtos primários, requeriam alterações no sistema de transporte. Esses processos necessitavam de sistemas que atendessem as suas necessidades e alguns setores da economia pressionavam o governo por soluções para a expansão dos sistemas.

Desta maneira, em 1956, pressionado por efetuar melhorias no setor ferroviário e com o entendimento de que o Estado deveria interferir em setores infra estruturais que não eram de interesse da iniciativa privada, o governo deu continuidade à constituição da Rede Ferroviária Federal S.A. Uma sociedade anônima por ações que tinha como objetivo congrega e administrar as ferrovias do país, incorporando aquelas que estavam sob administração dos estados e as de capital privado ou misto. Em 16 de março de 1957 foi criada definitivamente a RFFSA “[...] com a finalidade de administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União” (UEDA, 2007, p. 173).

Quando de sua criação, a empresa possuía mais de 24 mil quilômetros de linhas, além de um enorme patrimônio de imóveis e equipamentos que haviam sido incorporados de suas antigas controladoras. Para Sonia Draibe:

A expansão e a criação de empresas públicas como forma mais flexível, descentralizada e conveniente do ponto de vista do financiamento constituiu e viabilizou, de maneira programada, a base material mínima para a implantação e posterior sustentação das operações correntes dos novos blocos industriais. Convém ressaltar que, além de fornecer suporte à área de infraestrutura, o Estado passou a participar diretamente da divisão da produção setorial capitalista, através de empresas de insumos fundamentais, com ampla utilização industrial – com a peculiaridade de serem, em suas áreas respectivas, os polos centrais do movimento de avanço (2004, p. 226).

Conforme Ueda (2007), visando a eliminação ou a redução do déficit e após estudos sobre a situação das redes incorporadas, foram suprimidos 2.741 quilômetros de linhas consideradas obsoletas ou antieconômicas. O processo de incorporação das ferrovias se deu de maneira gradual. A VFRGS, por exemplo, passou para a União em 1959.

A Viação Férrea do Rio Grande do Sul ficou sob o domínio do governo estadual de 1920 a 1959, quando então passou definitivamente a ser responsabilidade do governo federal brasileiro. Em relação ao período que a VFRGS esteve sob responsabilidade do governo estadual, José Roberto de Souza Dias analisou que “apesar de todas as dificuldades enfrentadas e da precariedade dos serviços prestados, a rede de viação férrea cumpriu seu papel como elemento modernizador da paisagem socioeconômica do Rio Grande do Sul (1986, p. 20).

Adelar Heinsfeld (2007) ressaltou que, apesar do serviço deficiente muitas vezes apresentado, as ferrovias cumpriram uma tripla função no Rio Grande do Sul, a saber: estratégica, sendo um instrumento de defesa; econômica, escoando a produção e transportando os produtos vindos de outros locais; e colonizadora, permitindo a povoamento de regiões, principalmente no norte, e inserindo-as no contexto produtivo.

Figura 5 – Mapa da malha ferroviária do Rio Grande do Sul em 1959



Fonte: Elaborado por Geotrace Plantas e Mapas Científicos com a colaboração de Aline Asturian Kerber, utilizando o sistema de coordenadas geográficas Datum SIRGAS 2000 e com base em INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações (1894-1959)*. Porto Alegre: Palotti, 2002. IPHAE, p. 25.

A criação da RFFSA e a passagem da VFRGS para a União repercutiu no estado, principalmente no meio dos trabalhadores ferroviários que temiam pela perda de seus direitos. Além disso, o estabelecimento do preço dos fretes das safras agrícolas que não considerassem

as particularidades estaduais era motivo de preocupação. Porém, apesar da aparente resistência inicial da imprensa, das autoridades e mesmo da população, quando a passagem para a União se efetivou em 1959, o fato foi motivo de comemoração pelo governador Leonel Brizola. “A transferência da Viação Férrea para a órbita da União resolverá grandes problemas do Estado [...] A muito o Rio Grande do Sul aguardava o retorno da Viação Férrea à administração federal” (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 23 maio 1959, p. 1).

A partir da criação da RFFSA houve um novo delineamento do setor ferroviário brasileiro com a supressão de ramais antieconômicos, fechamento de estações ferroviárias, modernização de alguns trechos considerados prioritários, especialização em cargas de média e longa distância com baixo valor agregado, fim do transporte de passageiros a média e longa distância e especialização no transporte de passageiros nos subúrbios das grandes cidades. No entanto, essas ações não acabaram com o déficit no setor. Conforme os Anuários Estatísticos da RFFSA, na maior parte de sua existência a Rede operou com prejuízo econômico.

Uma das principais causas alegadas pela Rede Ferroviária para justificar sua operação deficitária era o elevado número de funcionários e sua baixa produtividade. Assim, desde a sua criação, a política adotada foi de redução do quadro de pessoal, por meio de políticas de incentivo à aposentadoria e demissão, não contratação de novos trabalhadores, aumento da produtividade com operações e técnicas mais racionais de trabalho. Neste sentido, o discurso era claro: “As estradas incorporadas à RFFSA poderão, certamente, vir a realizar o mesmo volume de trabalho com número menor de empregados” (RFFSA, 1959, p. 36).

No final dos anos 1950 o país entrou na fase industrial avançada, alicerçada sobretudo no Plano de Metas lançado no governo de Juscelino Kubitschek. No entanto, para Sonia Draibe (2004), nesse período também se prenunciavam o esgotamento e a crise do Estado. Com o Plano de Metas ficou clara a estrutura monopolista que iria formar o processo de industrialização brasileiro, baseada em grandes empresas privadas nacionais e estrangeiras e na grande empresa pública. Para Draibe, aquele momento foi exemplar na “[...] compreensão do papel do Estado no desenvolvimento do capitalismo retardatário” (2004, p. 223).

Conforme Mário Maestri (2010), em relação à industrialização, o Rio Grande do Sul permaneceu à margem do processo pelo menos até os anos 1960. No entanto, mesmo durante seu período de expansão, o estado não atingiu o mesmo patamar que a indústria paulista, mantendo a tendência de pequenas e médias empresas com abrangência apenas no mercado regional.

O governo Kubitschek reforçou a criação e a atuação de conselhos e grupos executivos e de trabalhos que haviam iniciado no governo Vargas. No entanto, o novo caráter industrial do país gerou outras demandas no plano econômico e institucional. Segundo Draibe (2004), urgia o estabelecimento de um novo sistema financeiro para suporte dos novos setores, formas de financiamento, instrumentos de regulação da dívida pública e da circulação de capitais, regulação de salários e atendimento previdenciário para a massa de trabalhadores urbanos.

Para Paul Singer (1987) a partir da década de 1950 o capitalismo monopolista se expandiu, alterando profundamente as estruturas econômicas e sociais do Brasil. Com o Plano de Metas houve uma grande atração de capitais multinacionais para o país. Assim, estudar a decadência do transporte ferroviário no Brasil é, necessariamente, analisar a instalação das indústrias automobilísticas e da proliferação das rodovias pelo país. Para Singer, a implantação da indústria automobilística talvez seja o melhor exemplo do processo de implantação do capitalismo monopolista no Brasil.

O carro chefe do governo Juscelino Kubitschek foi o Plano de Metas, que visava aprofundar o processo de industrialização, incentivando investimentos de capital privado nacional e estrangeiro, atacar problemas estruturais, prevendo investimentos em diversas áreas.

Conforme Vânia Maria Losada Moreira (2003), o Plano tinha o total de 30 metas divididas nas áreas de energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação. A Tabela 1 mostra os objetivos estabelecidos no Plano de Metas e o que foi efetivamente realizado envolvendo ferrovias e rodovias.

Tabela 1 – Objetivos e realizações do Plano de Metas em relação às ferrovias e rodovias**Ferrovias**

Objetivo/Meta	Realizado até o fim de 1960
Construção de 2.100 quilômetros de ferrovias	1.021 quilômetros construídos
Aquisição de 10.900 vagões de carga	9.060 vagões adquiridos
Aquisição de 1.086 vagões de passageiros	1.110 vagões adquiridos
Aquisição de 412 locomotivas	366 locomotivas adquiridas
Aquisição de 791 toneladas de trilhos	631 toneladas de trilhos adquiridas

Rodovias

Objetivo/Meta	Realizado até o fim de 1960
Pavimentação asfáltica de 5.000 quilômetros	5.615 quilômetros asfaltados
Construção de 12.000 quilômetros de rodovias	13.219 quilômetros construídos
Implantação de indústria automobilística com capacidade de produzir 170.000 unidades	17,2% de superação da meta fixada

Fonte: Elaborada por Aline Asturian Kerber a partir de MOREIRA, Vânia Maria Losada. Os anos JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. (Orgs.) O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

Em análise dos dados apresentados, constata-se que as rodovias tiveram todas as suas metas alcançadas e até mesmo ultrapassadas. Em relação às ferrovias, a única meta alcançada e ultrapassada foi a compra de vagões de passageiros. Isso demonstra a contradição das ações do governo, uma vez que os anuários da RFFSA apontavam o transporte de passageiros como problema para as ferrovias brasileiras e uma das causas dos seus prejuízos, que no ano de 1959 correspondeu a 57% do deficit escritural da União. Segundo a própria RFFSA tal deficit seria suficiente "[...] para pavimentar 4000 quilômetros de estradas de rodagem, ou instalar 500 000 kw de potência hidroelétrica (aproximadamente a capacidade do sistema do Rio de Janeiro) [...]" (RFFSA, 1959, p. 35).

Discursos como o anterior, em que a própria RFFSA se coloca como um problema para o país eram inúmeros. Além disso, aqueles em que há uma valorização das rodovias em comparação às ferrovias também são frequentes em seus Relatórios e Anuários Estatísticos. Esse mesmo discurso de crítica às ferrovias e exaltação das rodovias está presente nos jornais locais utilizados como fonte nesta pesquisa como demonstrado mais adiante.

Apesar de o governo Kubitschek ser ainda hoje considerado como modelo por políticos defensores da ordem capitalista e democrática, ele não esteve isento de problemas.

Conforme Moreira (2003), uma das possíveis críticas em relação ao período Kubitschek se refere à forma de financiamento do Plano de Metas.

O país não contava com reservas internas capazes de suprir os elevados gastos necessários para viabilizar o programa. Em relação aos empréstimos internacionais, os governos estrangeiros estavam mais interessados em investir em economias mais promissoras que a brasileira. Assim, grande parte do Plano foi custeado por meio da emissão de papel moeda, o que ocasionou o aumento da inflação e ampliação da presença estrangeira na economia brasileira, gerando severas críticas de alguns setores do movimento nacionalista. Outra crítica ao governo Kubitschek era que a população não teve seus direitos e benefícios sociais acompanhando o ritmo de crescimento da economia e continuou à margem do desenvolvimento econômico.

Para Paul Singer (2004), o conceito de desenvolvimento assume importância nas discussões econômicas após a Segunda Guerra Mundial. Os contextos para que o desenvolvimento se tornasse tema relevante se desenharam ao longo da história a partir do século XVI e atingiram seu ponto máximo no século XIX com a expansão do capitalismo industrial.

Celso Furtado (1974) argumentou que o entendimento comum sobre desenvolvimento o define quando as práticas econômicas dos países ditos desenvolvidos e líderes da Revolução Industrial podem ser estendidas aos demais países considerados, portanto, subdesenvolvidos. Para Furtado, essa é uma prolongação da ideia de progresso, fundamental na ideologia das revoluções burguesas e, sendo assim, anterior à de desenvolvimento.

Neste sentido, objetivando planejar o desenvolvimento econômico, o Estado passou a agir como agente que conduzia o processo, controlando serviços básicos e de infraestrutura como transporte, comunicações e energia, bem como incentivando a industrialização de setores considerados estratégicos por meio da substituição das importações. Para Paul Singer, no Brasil, "[...] a hegemonia do capitalismo se consolida com o pleno uso dos poderes e recursos financeiros do estado para apoiar a acumulação" (1987, p. 74).

Na tentativa de incentivar o transporte ferroviário, em janeiro de 1963, o governo lançou a recomendação de que as empresas estatais, paraestatais e sociedades de economia mista utilizassem preferencialmente em suas atividades, sempre que as condições assim permitissem, o transporte por ferrovias. Apesar das melhorias, neste mesmo período, a supressão de linhas chegou a aproximadamente mil quilômetros. Para Silveira:

Com a legalização da RFFSA, no Governo Kubitschek (1957), houve melhorias na rede ferroviária nacional, como a redução dos déficits [sic], a padronização e a modernização da malha, a redução das despesas e o aumento de cargas transportadas. Esses fatores positivos adiaram, por algum tempo, mas não isentou o setor da decadência, representada pela diminuição da quilometragem das linhas, notadamente após a década de 1970 (2003, p. 129).

Com a mudança política no país para o regime militar, em 1964, a preocupação em diminuir o efetivo de empregados da RFFSA continuou, a exemplo das diretrizes adotadas ainda no governo Kubitschek. Todavia, a partir de então era expressa, além da necessidade de manter a produtividade, a necessidade de que isso não abalasse a ordem social. “O efetivo de pessoal empregado na RFFSA tem de maneira geral diminuído graças à medidas postas em prática nesse sentido sem contudo afetar a produtividade e a segurança do trabalho e sem provocar problemas de ordem social” (RFFSA, 1965, s/p).

Às vésperas do início do regime militar, em 31 de dezembro de 1963, a RFFSA tinha 154.013 empregados. Em 31 de dezembro de 1985, seu quadro era de aproximadamente 85 mil funcionários (RFFSA, 1986).

Além da redução do número de empregados, foi descartada a possibilidade de ampliação total das linhas, tendência que, segundo Silveira (2003), vinha desde a década de 1930 nas ferrovias brasileiras. Assim, a política da RFFSA foi de aumentar a densidade do tráfego nos trechos que apresentavam movimento considerável. Conforme Silveira, no início dos anos 1960, apesar das rodovias estarem consolidadas como agente de integração nacional, o sistema ferroviário recebeu atenção do governo o que, no entanto, não foi suficiente para melhorar significativa e definitivamente sua situação.

Nesse período, a RFFSA, o Ministério da Viação, em conjunto com a Controladoria Geral dos Transportes efetuaram melhorias nas vias permanentes, substituição parcial de locomotivas a vapor por de tração elétrica ou diesel elétricas, investimentos financeiros e melhoria na organização das conexões e serviços.

Apesar dessas intervenções pontuais, a partir dos anos 1960 houve uma predominância de políticas de governo com ênfase nas rodovias. Os Programas Nacionais de Desenvolvimento (I, II e III), principais instrumentos de planejamento da economia nos governos militares na área de transportes, deram atenção total às rodovias em relação aos demais modais.

Desse modo, como referido anteriormente, ao analisar o desenvolvimento industrial no Brasil é impossível não tratar da indústria automobilística. Assim como pesquisar o papel das ferrovias a partir da década de 1950 é, necessariamente, tratar da ascensão das rodovias como elemento de integração nacional. Conforme Glauco Arbix e Mauro Zilbovicius:

No pós-guerra, poucas foram as visões de desenvolvimento que prescindiram da indústria de automóveis. Não foi à toa que o automóvel circulou por todas as alamedas do imaginário nacional. Frequentou os sonhos de ricos e pobres, de governantes e governados. Foi sinônimo de progresso. Sua locomotiva. E, literalmente, o carro-chefe da nação (1997, p. 7).

Segundo Silveira (2003), no ano de 1970 o Brasil possuía 32.052 quilômetros de linhas férreas, praticamente a mesma quantidade que na década de 1930. Naquele mesmo ano, as rodovias somavam 1.129.790 quilômetros, sendo 1.079.492 não pavimentados e 50.298 com pavimentação.

Nilson Thomé, escrevendo em fins dos anos 1970 na introdução de seu livro *O trem de ferro*, trazia um pouco do contexto dos transportes daquela década, contrastando os modernos veículos automotores e as rodovias com as decadentes ferrovias:

Os rápidos e confortáveis veículos que trafegam pelas estradas do interior de Santa Catarina, frequentemente cruzam uma sinuosa via férrea, quase abandonada em vista do pouco uso e do precário estado de conservação. A sinalização de “cruzamento perigoso” nem sempre é respeitada quando os pneus vencem os trilhos. Os vagarosos trens, que ao parar nas estações provocam a paralisação do trânsito nas ruas próximas, chegam a ser tidos como estorvos. A outrora festiva chegada de uma composição, é vista hoje com um misto de raiva e de lástima, pelo incômodo que causa a quem tem pressa, e porque a ferrovia se apresenta decadente, deficitária, relegada ao desprezo no sistema moderno de transportes (1983, p. 11)

Em 1980, as rodovias eram responsáveis por 70,5% da tonelagem de cargas transportadas no país, enquanto as ferrovias e hidrovias juntas representavam 26,4% do total. “Os transportes, nesses vinte e um anos de governo militar, foram incentivados, mas o modo férreo iniciou um vertiginoso processo de declínio que despontou nas concessões da década de 1990” (SILVEIRA, 2003, p. 143).

2.2 Ferrovia, espaço urbano e economia agrícola

Como referido no primeiro capítulo dessa dissertação, no norte do Rio Grande do Sul o processo de formação de muitos povoados se deu com forte influência da ferrovia. Com o passar das décadas e com o processo de urbanização em curso, decorreu uma inadequação do traçado da ferrovia à paisagem que se transformava. Neste sentido, a análise do perímetro urbano de Erechim é significativo e pode auxiliar no entendimento do papel econômico e social da ferrovia nesse território a partir da década de 1950.

Erechim é, atualmente, o centro econômico, educacional e geográfico do Alto Uruguai. Além disso, segundo Nédio Piran (2015), é o centro viário desse território, destacando-se como local de confluência de rodovias federais, como a BR 153, e rodovias estaduais, como a RS 480.

Se até meados do século XX poucos ousariam contestar a importância da presença da ferrovia naquele território, a partir de então as relações deste espaço social e geográfico com a estrada de ferro se alterariam.

João Carlos Tedesco (2015) afirmou que em Passo Fundo, por exemplo, o traçado dos trilhos que atravessavam o centro comercial do município, bem como a localização da estação foram alterados em fins da década de 1970 para uma área periférica. Em Erechim, no entanto, não houve esse deslocamento das estruturas ferroviárias, ocasionando, portanto, a sua referida inadequação ao espaço urbano.

Para Karla Fünfgelt (2004), a ocupação da Colônia Erechim se iniciou nas proximidades da estação ferroviária mesmo antes da implantação do plano urbano desenvolvido pelo governo do Estado em 1914⁶. Era nos arredores da viação férrea a concentração das casas comerciais e as primeiras pequenas fábricas e indústrias. A partir daquele ponto referencial, a ocupação da sede da Colônia se orientou e estendeu em direção à Praça Cristóvão Colombo, atualmente Praça da Bandeira, onde se localizava o prédio da Comissão de Terras e, mais tarde, outras estruturas político-administrativas do município, além de centros religiosos.

⁶ Plano nos moldes positivistas e racionalistas desenvolvido pelo Diretor da DTC, Torres Gonçalves, inspirado no traçado de cidades como Paris na França.

Na Figura 6, aparece ao centro, em destaque, a atual Praça da Bandeira. Na parte norte, nas proximidades da estação ferroviária, havia uma maior ocupação em relação à parte sul ainda não ocupada de maneira significativa.

Figura 6 – Vista área do município de Erechim, no sentido sul-norte. Década de 1940.



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juarez Miguel Illa Fonte.

Segundo Karla Fünfgelt (2004), Erechim teve por diversos anos sua economia baseada na agricultura e no comércio e o auge de seu desenvolvimento se deu na década de 1950. No final dos anos de 1970, sua economia alterou-se, ganhando importância o setor secundário. Em decorrência desse desenvolvimento, o perímetro urbano se expandiu horizontalmente e, a partir dos anos 1980, também verticalmente.

No jornal *A Voz da Serra*, na década de 1950, eram frequentes as notícias de que a movimentação de trens no perímetro urbano de Erechim estava causando transtornos e acidentes no trânsito. Muitas eram as críticas, inclusive aos funcionários da RFFSA que, segundo o jornal, não colaboravam com a população erechinense, deixando vagões propositalmente parados para interromper o trânsito (A VOZ DA SERRA, 14 abr. 1958, p. 1).

No início da década de 1960, Erechim crescia economicamente. Em decorrência da urbanização, do crescimento populacional, das políticas de incentivo à indústria automobilística, além do incentivo aos consórcios e compras de veículos de forma parcelada, o trânsito no perímetro urbano tornou-se um problema. A passagem dos trilhos na principal via de Erechim, a Avenida Maurício Cardoso, se transformou em uma das questões centrais. Assim, nos anos 1960, foi lançada a ideia da construção de um viaduto naquela passagem que tantos problemas e acidentes causava. (A VOZ DA SERRA, 24 nov. 1963, p. 1).

A crescente urbanização foi ponderada pelo jornal *Diário de Notícias* quando registrou o fato de que os trens em manobra estavam fechando o tráfego em uma das vias do perímetro urbano, onde havia oito trilhos destinados a manobras das composições. O jornal ressaltava o fato "[...] que as chaves de manobra foram colocadas há muito tempo, quando a cidade recém estava crescendo, não existindo assim problemas de urbanização, etc." (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 5 fev. 1964, p. 8).

A conclusão e inauguração do viaduto rodoviário denominado Rubem Berta, com 32 metros de comprimento, 17,80 metros de largura e 7 metros de altura, se deu em abril de 1968, junto com as comemorações do cinquentenário do município. Sua construção contou com a colaboração da RFFSA, mas ele foi edificado predominantemente com recursos da municipalidade. No entanto, a sua conclusão resolveu apenas o problema da via principal atravessada pelos trilhos. Aquela era apenas uma das tantas passagens de nível atravessando o território do município (A VOZ DA SERRA, 19 set. 1965, p. 1; A VOZ DA SERRA, 23 ago. 1966, p.1; A VOZ DA SERRA, 5 maio 1968, p.1).

O relato de um ex-ferroviário que trabalhou na estação de Erechim entre os anos de 1988 a 1990 e após esse período como supervisor no trecho Cruz Alta a Marcelino Ramos, leva a crer que o problema prosseguiu durante todo o período em que a ferrovia operou neste território, mesmo com a diminuição progressiva do movimento de composições:

[...] trabalhei por dois anos nessa estação de Erechim e depois, ao longo da minha trajetória como supervisor acompanhava [...]. É que a ferrovia é no centro da cidade. Porque a cidade se instalou ao redor da ferrovia. A ferrovia era vista como um estorvo. A época de movimento [...] em que outros ramais eram interrompidos por problemas climáticos e de chuva e problemas que interrompiam outras linhas e que passava a carga toda via Marcelino

Ramos,⁷ [...]. Então dava um movimento bastante grande. Nós tínhamos que desligar o telefone pra não ficar ouvindo. Todo mundo ligava pra reclamar "O que vocês estão fazendo? Isso aí é uma vergonha no meio da cidade?" Porque interrompia o tráfego muitas vezes, tem um monte de rua que passa os trilhos. E aí com o movimento de trens, e trens grandes, acabava causando transtorno. Mas era visto como um estorvo [...] Até os próprios clientes que usavam a ferrovia viam dessa forma. Só após que praticamente interrompeu [...] que começavam a entender que fazia parte do desenvolvimento, que era necessário (ENTREVISTADO 1, 2016).

Vê-se que as questões noticiadas na imprensa sobre transtornos causados pelo movimento de trens no território urbano estão em consonância com o depoimento do ex-ferroviário.

O crescimento econômico de Erechim fez com que em 1953 fosse inaugurado um aeroporto no município. Sua instalação se deu no lado sul, distante de onde ficava a estação ferroviária. Ele foi instalado no mesmo local onde ficava a pista do aeroclube do município, fundado em 1941. Conforme Milton Santos e Maria Laura Silveira (2011), entre os anos de 1949 e 1970, constituiu-se no Brasil uma rede de aeroportos. Isso se deu em resposta à necessidade de transportes e intercâmbios mais rápidos, em consonância com as mudanças que se operavam na economia brasileira. Essa mudança que se deu nos transportes, posteriormente, durante a década de 1970, também seria observada no setor de telecomunicações como, por exemplo, através da popularização dos telefones.

A abertura de um aeroporto em Erechim também sinalizava para uma nova opção de transporte, principalmente para as classes mais abonadas que poderiam, então, desfrutar dessa nova opção de locomoção. No início da década de 1960 os erechinenses comemoravam o fato de o aeroporto Comandante Kramer ser o segundo em movimento no Rio Grande do Sul. Dados estatísticos do ano divulgados pela imprensa demonstravam que em 1962 haviam ocorrido 1.542 decolagens em Erechim e embarcado 7.383 passageiros. Convém frisar que neste ano, Erechim tinha 71.780 habitantes, sendo que a maioria ainda residia na área rural do município. A população urbana era de 27.450 habitantes (A VOZ DA SERRA, 14 jul. 1963, p. s/n).

O aeroporto se tornou um dos símbolos do desenvolvimento de Erechim no período. Sua instalação pode ser considerada um dos primeiros fatos pontuais que levaram a

⁷ Pelas demais fontes consultadas, o entrevistado se referia a interrupções no Tronco Sul, que ligava Roca Sales no Rio Grande do Sul a Lages em Santa Catarina. Esse assunto será tratado posteriormente neste capítulo.

polarização da localização de atividades importantes da cidade. A partir de então, deu-se um movimento de expansão da urbanização para a parte sul de seu perímetro.

Conforme Fünfgelt (2004), na década de 1930, o chamado Polígono Sul, distante do centro e das principais atividades econômicas, políticas e culturais da cidade, foi em partes destinado pelo governo do estado do Rio Grande do Sul para abrigar a "Chácara dos Indigentes" local destinado à moradia da população considerada de baixa renda. No entanto, após a construção da BR 153, em parte do Polígono Sul, se estruturou a nova entrada do perímetro urbano e nas suas proximidades também seriam futuramente construídas a Rodoviária Interestadual e a Fundação Alto Uruguai de Pesquisa e Extensão, atualmente Universidade Regional Integrada, além do citado aeroporto.

Muitas das novas empresas que estavam sendo fundadas também preferiam se instalar no lado sul da cidade. É o caso Menno – Equipamentos para Escritório Ltda., fundada em 1962, que prestava serviços e fabricava equipamentos contábeis, como caixas registradoras. Sua localização ficava à beira da BR 153 e nas proximidades do aeroporto (A VOZ DA SEERA, 31 jan. 1976, p.3), mesmo local em que funciona atualmente.

Outra importante estrutura para a economia e ligada à industrialização de Erechim também foi instalada no lado sul da cidade. No ano de 1978 foi aprovada a lei para construção do Distrito Industrial, a 400 metros da BR 153. A primeira empresa se instalou em 1981, a Instaladora Técnica Industrial Ltda. (Intecnial), dedicada ao ramo metal-mecânico, é ainda uma das mais importantes indústrias de Erechim.

Esses são apenas alguns exemplos que polarizaram a distribuição do espaço urbano de Erechim. Assim, percebe-se um território em transformação. Vê-se que os meios de transporte e suas estruturas, como o aeroporto, a BR 153 e estação rodoviária, apesar da não exclusividade, foram decisivos nas novas configurações que o perímetro urbano tomou.

Conforme Santos e Silveira (2011), se a primeira metade do século XX foi de expansão do transporte ferroviário, a partir da segunda metade a situação se inverteu. Houve, no Brasil, alterações nas configurações territoriais, em grande parte devido à expansão rodoviária e do transporte aéreo que se desenvolvia. Assim, vê-se a nítida perda da centralidade da estação ferroviária para esse território e a crescente importância do transporte aéreo e, principalmente, do rodoviário.

O geógrafo Claude Raffestin (2011), argumentou que as redes de comunicação influenciam as organizações. Mudanças de rede levam a mudanças na estrutura do grupo

social e do território. Para Raffestin, o território se constitui de malhas ou tessituras (populações, grupos e indivíduos e suas relações sociais, políticas, econômicas e culturais), nós (aldeias, cidades, metrópoles, dentre outras) e redes. As redes são infraestruturas no território e partem e/ou ligam pontos precisos ou específicos. “Toda a rede é uma imagem do poder ou, mais exatamente, do poder do ou dos atores dominantes” (2011, p. 141).

Neste sentido, Raffestin (2011) enquadra as redes de comunicação, como ferrovias ou rodovias, como redes concretas. Os três elementos, malhas, nós e redes estão, segundo Raffestin, em todas as práticas espaciais das mais diversas sociedades e são subconjuntos estruturais que dão sustentação às práticas espaciais. Assim, a sociedade adapta o seu território conforme suas necessidades e as inovações técnicas que se apresentam.

Nos anos 1950, a Viação Férrea sofria pesadas críticas devido à falta de capacidade para transportar a produção agrícola gaúcha. Em períodos de safra, era comum a VFRGS ocupar a capa dos jornais por não conseguir escoar adequadamente a produção. Assim, no Alto Uruguai, quando se aproximava a colheita de trigo e, mais tarde, também a de soja, as notícias sobre a falta de transporte se tornavam recorrentes. Essas dificuldades afetavam todas as regiões produtoras do Rio Grande do Sul, desde o transporte de gado na região das charqueadas, à região missioneira, até o norte que nesse período tinha o trigo como principal produto (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 21 dez. 1955, p. 4; 24 jan. 1957, p. 1; 2 jun. 1957, p. 16).

No entanto, não eram apenas os produtores rurais que se queixavam dos serviços prestados pela VFRGS. Madeireiros, comerciantes e industriários também não tinham suas necessidades de transporte supridas totalmente. A falta de vagões era um problema crônico das ferrovias no Rio Grande do Sul e que, como referido, se acentuava em épocas de colheitas. A situação era caótica e todos queriam prioridade para transportar os seus produtos. A Associação Comercial de Erechim registrava no jornal *A Voz da Serra*, de 06 de agosto de 1957, que desde abril, portanto, há 4 meses, que não era efetuado nenhum carregamento de madeira na estação ferroviária de Erechim por falta de vagões.

A produção do estado crescia, mas a infraestrutura para dar vazão à essa produção não acompanhou o ritmo do crescimento. Para Luiz Fernando Mazzini Fontoura (2007), o incentivo à mecanização agrícola iniciada no estado no governo Vargas, as alterações produtivas, além dos incentivos do governo para determinadas culturas, tiveram efeito sobre a agricultura do Rio Grande do Sul e fizeram a produção crescer enormemente. O consumo também foi incentivado.

Em fins da década de 1940, Erechim era o maior produtor de trigo do Rio Grande do Sul. Na safra de 1947/1948, conforme Tedesco (2015), sua produção equivaleu a dez por cento de toda a produção estadual do cereal. No entanto, a posição não se manteve e em 1956 e 1957 Erechim ocupava o quinto e o terceiro lugares, respectivamente, na produção do cereal ficando atrás de municípios como Cruz Alta.

Segundo Fontoura (2007), a partir de 1944 as políticas de incentivo à produção de trigo foram acentuadas no país. Nesse ano, o governo federal criou o Serviço de Expansão do Trigo (SET). Esse órgão promovia a distribuição gratuita de sementes para cooperativas, fiscalizava a comercialização e a industrialização e determinava as cotas do produto a serem compradas pela indústria. A partir de meados da década de 1950, foram criadas diversas comissões para organização e incentivo da produção. Neste sentido, destacam-se a Comissão de Organização da Triticultura Nacional (COTRIN), criada em 1957, e a Comissão de Organização da Triticultura Nacional e Armazenamento Geral, criada em 1959.

Segundo Célio Alberto Colle (1998), foi a partir da década de 1950 que o trigo adquiriu importância econômica no país. Conforme o autor, de 1947 a 1956 a área plantada com o produto triplicou no Brasil. Em 1952, por medida do governo federal, o Banco do Brasil tornou-se o único fornecedor de trigo importado aos moinhos no Brasil. No entanto, tal medida nem sempre alcançou êxito, uma vez que havia manobras para efetivar outras formas de aquisição e "nacionalização" do trigo importado. Em 1962, o Banco do Brasil passou a ter exclusividade também na compra e revenda para os moinhos do trigo nacional, além do estrangeiro.

Conforme Colle (1998), em 1967, o governo federal publicou o Decreto-Lei nº 210 que regulamentava a produção, comercialização e industrialização do trigo no país. No entanto, a intervenção estatal para estimular a produção do cereal vinha desde os primeiros anos do século XX, sempre com o intuito de incentivar o produto nacional. Ainda segundo Colle, também foi instituída a obrigação de aquisição do produto nacional nos moinhos instalados em território brasileiro.

Na década de 1960, o Rio Grande do Sul era responsável por 91% da produção nacional de trigo. No entanto, esse percentual foi diminuindo a partir da década de 1970 quando o produto do Paraná passou a ter grande participação na produção nacional, considerando que o clima naquele estado é mais favorável a essa lavoura que no Rio Grande do Sul (COLLE, 1998).

Além do trigo, também receberam naquele momento incentivos do governo culturas como o arroz. Procurando evitar a concorrência das estâncias do sul do estado, que estavam consolidadas na produção de gado bovino, as colônias novas optaram por se dedicar a culturas como milho, feijão, soja, trigo, dentre outras, além da criação de suínos (FONTOURA, 2007).

Em relação à falta de transporte, muitas das circunstâncias que se verificaram no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos podiam também ser observadas nos demais locais do estado, não sendo exclusivos, mas representativos da situação em que se encontravam as ferrovias no Rio Grande do Sul.

Como referido, nesse período, as notícias sobre a falta de vagões para o escoamento da produção agrícola ocupavam a primeira página dos jornais *A Voz da Serra* e *Diário de Notícias*. Apesar da grave situação de falta de transporte em períodos de safra, no Rio Grande do Sul, ainda havia certo equilíbrio entre os investimentos em ferrovias e rodovias.

Segundo Maestri (2010), no ano de 1953, quando o Rio Grande do Sul era governado por Ernesto Dorneles, o setor de transportes ocupava 46% dos recursos do Estado, sendo gastos 19% nas vias rodoviárias, 16% no sistema ferroviário, 10% no sistema portuário e navegação interior e 1% no sistema aeroviário.

No entanto, esse equilíbrio parecia não ocorrer em âmbito federal. Apesar da falta de estrutura do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul, e enquanto multiplicavam-se as notícias sobre participações de autoridades em inaugurações de fábricas de automóveis e caminhões, o jornal *A Voz da Serra*, noticiava: “Material Ferroviário é Indústria Gravosa”:

A Fábrica Nacional de Vagões, situada em São Paulo, iniciou o mês de julho com a paralisação de suas instalações e a transferência de pessoal especializado para outras atividades, dado a escassez de pedidos de material ferroviário. [...] A Fábrica Nacional de Vagões, por exemplo, está se dedicando à fabricação de peças de automóveis e aproveitando parte de sua capacidade ociosa por meio de contratos com a indústria automobilística (A VOZ DA SERRA, 31 jul. 1958, p. 1).

Sendo a Fábrica Nacional de Vagões uma empresa estatal, a notícia expunha bem a opção do governo brasileiro de priorizar a indústria automobilística, bem como evidencia a falta de planejamento administrativo adequado. Enquanto os produtores do Rio Grande do Sul sofriam as consequências da falta de vagões, parte da estrutura e do pessoal da Fábrica Nacional de Vagões estaria ociosa e era destinava à indústria automobilística.

Diante dos inúmeros pedidos de vagões para o transporte da safra e do não atendimento pela VFRGS, havia muitas críticas em relação ao transporte ferroviário no estado: “Da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, ainda não se viu um gesto durante esta safra para solucionar ou mesmo arranjar um meio para um maior escoamento” (A VOZ DA SERRA, 08 fev. 1957, p. 1).

Vê-se também que, pelas críticas das autoridades e do discurso na imprensa, a ferrovia que no início do século era motivo de orgulho e justificativa para o progresso passou a ser considerada um problema, um empecilho para o escoamento da produção e do desenvolvimento dos municípios do Alto Uruguai.

Em fevereiro de 1957, havia na estação ferroviária de Erechim o registro de pedidos para 1.422 vagões para o escoamento do trigo. A previsão era que até junho daquele ano fossem fornecidos apenas 285 vagões (A VOZ DA SERRA, 10 fev. 1957, p. 1).

Diversas tentativas foram feitas para amenizar o problema de transporte da safra. Algumas em conjunto com outros municípios, que também eram prejudicados pela situação como Passo Fundo, Carazinho, Santo Ângelo, Palmeira das Missões, Ijuí, Cruz Alta e Sarandi e outras feitas diretamente pelas autoridades locais (A VOZ DA SERRA, 24 fev. 1957, p. 1).

No ano de 1957, foram fundadas cooperativas de produtores de trigo no Alto Uruguai, assim como inúmeras outras em todo o estado. A fundação da Cooperativa Tritícola Erechim Ltda. (COTREL), com sede em Erechim e da Cooperativa Tritícola de Getúlio Vargas (COTRIGO), se deram em consonância com as políticas do COTRIN e viriam a organizar os produtores de trigo, posteriormente expandindo suas atividades a outros produtos agrícolas.

A COTREL foi durante muito tempo o principal cliente da RFFSA no Alto Uruguai. Segundo Tedesco (2015), as cooperativas utilizam a ferrovia como ferramenta para seu dinamismo mercantil. No norte do estado, o autor destaca a Coopasso, com sede em Passo Fundo. Além dessa, várias outras cooperativas possuíam ramais próprios para o transporte de seus produtos. Conforme Tedesco, no atual município de Estação, a COTRIGO possuía um silo praticamente no pátio da estação ferroviária. A COTREL também tinha estruturas nas proximidades das estações nos locais onde atuava.

Apesar das críticas e da grave situação em que se encontravam as ferrovias, no ano de 1959 houve um movimento para a construção de uma estrada de ferro que ligaria Quatro Irmãos a Iraí, no nordeste do Rio Grande do Sul, e que beneficiaria municípios como Campinas do Sul, Nonoai e Sarandi. O projeto nunca saiu da vontade de algumas lideranças,

mas demonstrava que ter uma ferrovia atravessando o território ainda era considerado um privilégio e fator que traria o desenvolvimento aos locais onde estivesse presente (A VOZ DA SERRA, 19 maio 1959, p. 3).

Em meio à crise pela falta de transporte ferroviário para a safra de trigo, em fins da década de 1950, era instalada em Erechim a 13.^a Residência do DAER, comemorava-se a produção recorde de asfalto pela fábrica da Petrobrás e multiplicavam-se as propagandas de automóveis e caminhões nos periódicos, onde se lia: “Agora o Brasil pode confiar o transporte de suas riquezas aos caminhões” (A VOZ DA SERRA, 26 fev. 1957, p. 3).

No início da década de 1960, a imprensa também registrava entusiasmada as inúmeras estradas que eram inauguradas ou estavam em construção. “É um lugar comum das estradas que são as artérias do progresso. Mas a comparação é sempre significativa. Pode-se falar, em nossos dias, em nação próspera e dinâmica sem falar em suas rodovias?” (A VOZ DA SERRA, 25 jul. 1962, p. 3).

A partir de meados dos anos 1960, culturas como a soja, milho e feijão ganharam espaço de produção no Alto Uruguai e a falta de vagões voltou a ser assunto e preocupação. Entretanto, os números eram bem mais modestos que em fins dos anos de 1950. Se no ano de 1957 eram necessários 1.422 vagões para escoar a produção, agora o número de vagões solicitados era de 253, sendo 126 deles solicitados pela COTREL e 127 por outras empresas de Erechim. No entanto, a capacidade da RFFSA também parecia menor. Apenas 13 haviam sido fornecidos para a COTREL e outros 3 para as demais empresas. (A VOZ DA SERRA, 5 jun. 1963, p. s/n; 14 jul. 1963, p. 1).

A Tabela 2 aponta alguns números para compreensão da estrutura e da capacidade de operacionalização da VFRGS:

Tabela 2 - Dados estatísticos da VFRGS, de 1948 a 1964

Ano	Extensão das linhas	Locomotivas em tráfego	Vagões em tráfego	Passageiros (milhares)	Empregados	Carga Geral (ton. úteis)
1948	3.576	320	3.912	3.374	14.972	1.867,6
1949	3.576	320	3.950	3.220	15.035	1.750,7
1950	3.647	312	4.011	3.182	14.299	1.728,1
1951	3.649	312	4.192	3.226	14.659	1.763,9
1952	3.649	331	4.231	3.173	14.796	1.599,9
1953	3.649	346	4.380	3.491	15.076	1.814,9
1954	3.649	346	4.381	3.558	15.076	1.649,2
1955	3.649	346	4.596	4.842	14.846	1.724,3
1956	3.649	345	4.745	4.262	16.393	1.613,1
1957	3.649	370	4.839	3.969	17.048	1.532,8
1958	3.708	380	4.775	4.061	15.696	1.494,0
1959	3.708	380	4.977	4.429	15.341	1.383,0
1960	3.733	385	4.977	3.955	15.607	1.410,1
1961	3.733	296	4.450	3.957	15.788	1.849,5
1962	3.687	274	4.590	3.504	-	1.833,0
1963	3.450	337	3.739	2.944	-	1.827,0
1964	3.482	243	3.758	3.104	-	1.806,6

Fonte: Elaborado por Aline Asturian Kerber com base nos Anuários Estatísticos da RFFSA publicados entre 1958 e 1965.⁸

Com o decorrer dos anos, o problema do transporte da safra foi sendo resolvido, em parte pela ascensão do transporte rodoviário, que ganhava cada vez mais espaço, e também pela construção de silos e armazéns próximos aos locais de produção. “Em meados do século XX, as transformações na escala de produção agrícola e a importância de estocá-la à espera da comercialização levaram a necessidade de construir depósitos, paióis e silos no campo” (SANTOS; SILVEIRA, 2011, p. 55).

Essas condições de infraestrutura também eram necessárias, segundo Santos e Silveira (2011), pois a mais-valia das atividades agrícolas está mais ligada a questões de circulação e distribuição do que propriamente de sua produção. Isso pode explicar também a opção, no

⁸ A partir de 1962, os Anuários Estatísticos não trazem mais em separado o número de funcionários da VFRGS, pois naquele ano houve o enquadramento definitivo dos servidores à RFFSA, até então cedidos pela VFRGS.

país, pelo transporte das safras agrícolas em longa distância feita pelo transporte rodoviário, reconhecidamente mais oneroso em relação ao ferroviário.

Em 1972, viu-se uma das poucas notícias em que os trabalhos desempenhados pela RFFSA na região eram elogiados. No entanto, as estatísticas mostravam que nesse período, no Rio Grande do Sul, o transporte rodoviário da safra praticamente se equivalia ao ferroviário:

O transporte do cereal aos portos de embarque vem sendo efetuados através da rede ferroviária federal, salientando-se que não se tem verificado nenhuma interrupção, numa ação perfeitamente sincronizada. A região do Alto Uruguai vem conhecendo uma das maiores safras de soja, superando em muito a safra tritícola (A VOZ DA SERRA, 1.º jun. 1972, p. 1).

Conforme Maestri (2010), a expansão da economia no Rio Grande do Sul baseou-se na produção agrícola, em grande parte para exportação. No decênio 1965-1975 o estado foi responsável por aproximadamente dois terços da produção nacional. No entanto, o domínio da monocultura baseada na soja e no trigo diminuía a produção para subsistência e aumentava a dependência aos insumos, maquinários, financiamentos bancários e deixava os produtores vulneráveis às flutuações do mercado.

No Rio Grande do Sul, o problema das ferrovias não era apenas a falta de vagões para as cargas, havia também falta de locomotivas para a tração dos vagões. Além disso, as estruturas da viação férrea a muito não recebiam investimentos suficientes. As descrições encontradas na imprensa levam a crer que as instalações da viação férrea, ao menos no Alto Uruguai, eram precárias. O *Diário de Notícias*, em 1956, noticiava as péssimas condições da estação ferroviária de Marcelino Ramos, chamada pelo jornal de “sala de visitas” do Rio Grande do Sul, por se tratar da primeira do estado para quem chegava de Santa Catarina, via trem, ao território rio-grandense.

A estação ferroviária, pela matéria publicada no *Diário de Notícias*, estava em estado precário, não havendo espaço para que os funcionários pudessem desenvolver suas atividades adequadamente. Também não havia espaço para guardar mercadorias, que na época eram de grande volume dado à importância da estação. Além disso, não havia o conforto necessário para os passageiros que ali, muitas vezes, faziam a baldeação de um trem para outro para seguir viagem. Conforme o *Diário de Notícias*:

Intenso é o movimento de trens em Marcelino Ramos [...]. Ponto de baldeação de viagens do Norte para o Sul e do Sul para o Norte, a estação

local não dispõe de condições para este serviço. É [...] um verdadeiro alpendre, que recomenda, e muito mal, a “sala de visitas” do R.G.S. A receita anual da estação férrea marcelinense ultrapassa a cifra de 25 milhões de cruzeiros. Tudo está mal, a partir das instalações sanitárias até as dependências de trabalho. A bilheteria funciona exposta ao público, e os passageiros invadem a sala ao mesmo tempo, gritando pela preferência na venda das passagens e causando grave transtorno aos que ali trabalham, numa sala contígua à bilheteria se encontram os conferencistas calculistas, juntamente com outros funcionários, o gabinete do agente mede 3,20 x 4,50, insuficiente, portanto, para a boa marcha do serviço dos que ali atuam, os pátios destinados à carga e descarga, igualmente não oferecem espaço suficiente à movimentação dos veículos que se destinam à entrega e recebimento de mercadorias de maiores dimensões (23 ago. 1956, p. 13 e 16).

Por outra notícia, agora em relação à estação de Erechim, publicada no jornal *A Voz da Serra*, crê-se que a situação não mudou no decorrer de mais de uma década. Na análise é preciso considerar a importância das duas estações. Marcelino Ramos, nos anos 1950, era a única entrada férrea do Rio Grande do Sul. Erechim, nos anos 1960, era um dos mais importantes municípios do estado. O jornal *A Voz da Serra* assim descrevia a estação ferroviária de Erechim:

A estação da Viação Férrea deixa muito a desejar em seu aspecto. É a primeira estação em importância dos trens que demandam do norte do País ao nosso estado, motivo porque, deveria possuir melhor aspecto. O movimento de trens quer de passageiros ou de cargas é dos mais intensos e não oferece a estação da Viação Férrea nenhum conforto aos seus passageiros. [...] Poucos ou praticamente nenhum foram os melhoramentos introduzidos na estação ferroviária de nossa cidade desde a longínqua época em que foi inaugurada. [...] Erechim vem progredindo sensivelmente. A atual administração já estuda a localização da nova estação rodoviária, o aeroporto será sensivelmente melhorado, restando tão somente a estação ferroviária, que será pleiteado melhoramentos junto à superintendência da Rede Nacional da Viação Férrea pelo Chefe do Executivo (17 ago. 1969, p. 1).

Em ambas as notícias são ressaltadas que as duas estações são das mais importantes no trecho a partir de Passo Fundo a Marcelino Ramos, o que leva a crer que as demais estavam na mesma, ou em pior, situação. Também é possível crer que essa situação não se dava apenas no norte do Rio Grande do Sul, e bem demonstrava o sucateamento em que se encontrava o transporte ferroviário no país. As condições das estações descritas anteriormente tinham grande impacto sobre outro serviço prestado pela RFFSA, o transporte de passageiros, que

também fez parte da operacionalização da ferrovia no norte do Rio Grande do Sul e era uma alternativa de transporte, até sua supressão pela RFFSA.

2.3 O transporte de passageiros no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos

O transporte de passageiros no norte do Rio Grande do Sul ocorreu desde a inauguração da ferrovia, em 1910, e se estendeu até a década de 1980, quando sua desativação prenunciava a perda da importância do transporte ferroviário no país, bem como as políticas governamentais adotadas pelo Estado brasileiro em relação a esse modal.

O transporte de passageiros, enquanto em operação, teve importância não só no deslocamento no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos, mas também em trajetos de maior distância, que passavam necessariamente por ele, como o trem procedente de São Paulo – o “trem paulista” - que, via Santa Maria, ia até Porto Alegre, ligando a capital à cidade mais importante do país.

Um dos ex-ferroviários entrevistados para essa pesquisa relatou algumas características dos trens de passageiros que trafegaram pelo trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos:

Era o internacional, o noturno e o misto, de passageiros [...]. Normalmente, os trens noturnos chegavam mais ou menos no horário, por que eles tinham aquela preferência. Mas também havia problemas ao longo da linha. Então por isso que não chegavam sempre (no horário). Não era uma perfeição. As vezes tinha preferência, mas um trem de carga tombou lá e aí? Os Mistos sim atrasavam, porque o misto ele tinha passageiros, bagageiro e correio. O noturno (paulista) ele também tinha carro correio, carro bagageiro, restaurante, dormitório, aquela coisa toda. E o misto ele tinha um pequeno restaurante num vagão, tinha o bagageiro e tinha o correio. O bagageiro era onde o pessoal colocava pequenas bagagens, despachava pequenos despachos, pequenas mudanças. Inclusive no misto se usava muito pra transporte de animais. Animais não muito grandes, até tigres, por exemplo. Era bastante usada pra transporte de répteis, cobras, escorpiões, todo esse tipo de coisa que ia para o Butantã, em São Paulo (ENTREVISTADO 6, 2016).

Como referido pelo ex-trabalhador, trafegou no trecho Passo Fundo – Marcelino Ramos, o “trem internacional”. Segundo João Cristiano Fleck (2010)⁹ são raros os estudos ou

⁹ Trata-se de um estudo monográfico sobre as crônicas “Rumo: Sul” da escritora Cecília Meireles, publicadas originalmente no jornal “Folha Carioca”. Os textos relatam a viagem da autora ao Uruguai e a Argentina, no

registros escritos sobre esse transporte de passageiros entre São Paulo e Montevidéu. O trem teria iniciado em 1910, mas foi interrompido devido ao movimento do Contestado. Voltou a trafegar em 1943 em decorrência da conjuntura econômica provocada pela Segunda Guerra Mundial. Em relação ao trem internacional, o mesmo ex-ferroviário relatou que:

Ele só parava, por exemplo, digamos, de Santa Maria pra cá, que eu me lembro, em Passo Fundo. Parava um minuto. E em Marcelino Ramos parava uma meia hora. Era uma estação importantíssima, porque era estação de intercâmbio [...] (ENTREVISTADO 6, 2016).

As informações sobre o trem internacional são poucas e, em sua maioria, provenientes de sítios e blogs na internet que procuram preservar a memória ferroviária. A maioria das referências encontradas afirmam que o trem internacional trafegou de 1943 a 1954 (SILVA AC, 2015).

No entanto, nos anos de 1955 e 1956 localizou-se no *Diário de Notícias*, três notícias sobre essa linha de passageiros.

Como se sabe, o “trem internacional” surgiu quando da última guerra mundial. Então era grande a escassez de vapores. E isso determinou o uso da referida composição na Linha Livramento – São Paulo, para atender os passageiros uruguaios, que saíam de Montevidéu pelo “ferrocarril” e tomavam em Santana do Livramento o “internacional” com destino a São Paulo. Terminada a guerra, e tendo diminuído o número de passageiros embarcados em Livramento, o “trem internacional” passou a sair de Porto Alegre, donde seguia para a capital Bandeirante. Ontem o engenheiro Homero Dias, respondendo às consultas da Sorocabana e da Viação Paraná, concordou com a extinção do referido trem de luxo, a partir de primeiro de setembro próximo [...] (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 6 jul. 1955, p. 2).

Apesar da notícia que afirmava que a extinção do trem internacional era iminente, no mês seguinte o jornal publicava um aviso da VFRGS de que passaria a circular no trem internacional, no trajeto entre Porto Alegre e Marcelino Ramos, um vagão de primeira classe. O mesmo sairia de Porto Alegre com destino a Marcelino Ramos às quintas-feiras e faria o trajeto de volta às terças-feiras, só parando nas estações principais (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 02 ago. 1955, p. 3).

ano de 1944. Nessas crônicas, Cecília também aborda aspectos de sua viagem até o Uruguai pelo trem internacional, fazendo inclusive referências ao trajeto Marcelino Ramos a Passo Fundo.

No ano de 1956, era divulgada mais uma notícia sobre a possibilidade de desativação do famoso trem:

[...] está sendo cogitada a supressão definitiva do chamado trem internacional que corre semanalmente entre as cidades de São Paulo e Montevideú. A proposta inicial partiu da Estrada de Ferro Sorocabana que não encontra razões de ordem econômica para a manutenção de uma linha de transporte de passageiros que ocupa dois vagões leitos naquele enorme percurso, com uma média, às vezes de apenas 4 passageiros. Tendo em vista essa situação, a direção da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, dirigiu ontem um telegrama à Ferrocarril Central do Uruguai submetendo-lhe a medida em apreço. No caso de sua concordância sugeria-lhe a fixação da data de 15 de julho próximo para a abolição daquela unidade ferroviária (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 28 jun. 1956, p. 7).

Após essas datas, não foram mais localizadas notícias que se referissem ao trem internacional, nem mesmo confirmando a desativação do trem de passageiros. Assim, acredita-se que o trem internacional circulou até o ano de 1956, apesar de não ser possível pelas fontes consultadas precisar a data de sua interrupção.

A Figura 7 mostra um vagão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul tombado nas proximidades da estação de Balisa, na década de 1950, e que, possivelmente, pertenceria ao trem internacional. Ao fundo, havia uma lavoura e casas ou galpões de madeira. Entre as pessoas que estavam no local, é possível identificar que há apenas uma mulher. Também é possível identificar um homem de quepe aparentando ser funcionário da ferrovia.

Figura 7 – Acidente com o trem internacional nas proximidades da estação de Balisa. Década de 1950.



Fonte: Museu Municipal Irma Celina Schardong, Gaurama/RS.

Em 1966, a Rede Ferroviária Federal divulgava na imprensa os horários dos trens de passageiros na estação de Erechim, pois estes haviam tido pequenas modificações em seus horários. Os dias de semana permaneciam os mesmos, bem como a frequência. Assim, podemos ter uma noção das linhas que operavam no trecho em estudo em meados da década de 1960:

Tabela 3 – Horários dos trens de passageiros no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos no ano de 1966

Trem	Trajetos	Dias da Semana	Horários de Partida da estação ferroviária de Erechim
Trem Paulista	São Paulo a Porto Alegre	Segundas-feiras Quartas-feiras Sextas-feiras	18h10
Trem Noturno	Porto Alegre a São Paulo	Terças-feiras Quintas-feiras Sábados	7h41
Trem de Passageiros	Passo Fundo a Marcelino Ramos	Segundas-feiras Quartas-feiras Sextas-feiras	9h47
Trem de Passageiros	Marcelino Ramos a Passo Fundo	Terças-feiras Quintas-feiras Sábados	15h38

Fonte: Elaborado por Aline Asturian Kerber com base no Jornal *A Voz da Serra*, 17 abr. 1966, p. 1.

Em 1967, a estação ferroviária de Erechim registrou movimento em torno de 15 mil passageiros, sendo 1.897 passageiros embarcados para outros estados e 13.986 para o interior do Rio Grande do Sul (A VOZ DA SERRA, 27 out. 1968, p. s/n). Se considerarmos que esse movimento se deu de segunda-feira a sábado, dias em que ocorriam os trens de passageiros, a média diária de pessoas que embarcavam nos trens de passageiros na estação ferroviária de Erechim, a maior do trecho entre Coxilha e Marcelino Ramos, era de 48 pessoas. Nesse mesmo ano de 1967, em todo o estado a RFFSA transportou mais de um milhão e oitocentos mil passageiros (RFFSA, 1971, p. 115).

Isso demonstra que, em fins da década de 1960, o transporte de passageiros via férrea no norte do Rio Grande do Sul não era significativo em relação aos números totais da RFFSA no estado. Apenas a título de comparação, em 1967, embarcaram no aeroporto de Erechim, 4.071 passageiros. Número representativo se comparado à ferrovia (A VOZ DA SERRA, 14 jan. 1968, p. 2).

Além das linhas regulares de passageiros, havia a disponibilização de trens extras quando ocorriam eventos que justificassem um maior deslocamento de pessoas, como a Feira Regional Agropecuária Industrial de Erechim - Frinape, a Romaria de Nossa Senhora de Fátima também em Erechim e, principalmente, a Romaria de Nossa Senhora da Salette em

Marcelino Ramos, que todo o ano no mês de setembro mobilizava milhares de romeiros até aquele município.

Em 20 de setembro de 1968, o jornal *A Voz da Serra* divulgava que seriam disponibilizados dois trens com 44 vagões para o transporte de romeiros no trecho Passo Fundo até Marcelino Ramos “[...] o trem expresso partirá de Passo Fundo, rumo a cidade turismo, dia 28 às 23 horas, chegando ao seu destino dia 29 às 7 horas da manhã” (A VOZ DA SERRA, 20 set. 1968, p. s/n). De Erechim partiria um trem às 4h50, chegando a Marcelino Ramos às 7h45

Pela notícia depreende-se que o trem de passageiros, para realizar a viagem no trajeto Passo Fundo a Marcelino Ramos, demorava em média oito horas. Se considerarmos que o trajeto tinha 179 quilômetros de extensão e as paradas nas estações ao longo do trajeto, infere-se que a média de velocidade desenvolvida não chegava a 30 quilômetros por hora. Esses dados são apenas inferidos e não poderiam se pretender exatos, mas trazem uma noção de como transcorriam as viagens no trecho. A baixa velocidade pode ser justificada pelas características do trajeto, sinuoso e com várias subidas e descidas, além das condições das locomotivas que nesse período, possivelmente, ainda eram movidas a vapor.

Apesar de fazer a ligação férrea do Rio Grande do Sul com o restante do país, o transporte de passageiros no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos pareceu nunca ser prioridade da RFFSA. Houve pedidos por melhores trens de passageiros para o trecho, no entanto, esses eram ignorados pela RFFSA. As condições dos trens que percorriam o trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos eram péssimas. Sobre essa condição há um interessante relato assinado por Jorge Baleiro de Lacerda, intitulado “O Velho Trem Gaudério”, publicado no jornal *A Voz da Serra* no ano de 1978:

Quem vem de trem de Marcelino Ramos, ali na divisa de Santa Catarina com o Rio Grande [...] é de desconforto quase total. Os carros de primeira classe (não sei quem os classificou assim) são velhos de cinquenta anos, segundo nos disse o supervisor do trem, cujo nome omito para lhe não complicar a vida; o banheiro é luxo em alguns vagões; a pintura interna já não se vê, o estofamento das cadeiras é bom, mas não se recomenda aos que sofrem da coluna, aos velhos e às gestantes. Em síntese, os carros de primeira classe, já não falaria sobre os outros, são desconfortáveis, o que não se justifica num estado de tantos recursos como o Rio Grande do Sul. Uma cartinha para o Senhor Ministro dos Transportes poderia fazer vir correndo novos vagões para a linha Marcelino Ramos/Santa Maria, cujos passageiros pagam os impostos que lhes são exigidos, produzem muita soja, muito milho e recolhem “milhões de dólares” aos cofres públicos. Por que, então, se lhes

não dá mais conforme nesse tipo de transporte barato que é o trem? Fica a reclamação de um modesto passageiro à mercê de muito desconforto, cruzou o Rio Grande de trem. Não se pode negar que há trens modernos, novos, em outras “residências”, o que nos permite uma queixa contra a disciplina da RFFSA em relação a este trecho (A VOZ DA SERRA, 26 jan. 1978, p. 9).

As condições precárias dos trens que circulavam no norte do Rio Grande do Sul refletiam também a determinação do governo brasileiro em acabar com o transporte ferroviário de passageiros a longa distância, o que vinha se desenhando desde que a RFFSA foi criada, além da extinção de ramais considerados antieconômicos. Essa política também vinha ao encontro dos incentivos à implantação da indústria automobilística e às rodovias.

Em 1970 o diretor-superintendente da RFFSA, Adolfo Manta declarava:

[...] que acompanhando a evolução e com o desenvolvimento das rodovias e das indústrias automobilísticas, há uma tendência a cair o volume do transporte de passageiros por via ferroviária, principalmente para longa distância, fenômeno que ocorre aqui e em qualquer outro país. Isto é feito do progresso e do desenvolvimento (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1º dez. 1970, p. 3).

Como referido, desde a criação da RFFSA, em 1957, era clara a intenção do governo de erradicar o transporte ferroviário de passageiros a longas distâncias. No Relatório Anual de 1959, o transporte de passageiros era apontado como um dos problemas das ferrovias brasileiras e esse discurso iria ser reforçado ao passar do tempo. A obrigação de manutenção de horários deficitários de trens de passageiros também era apontada como um dos motivos dos deficit da RFFSA.

Em outro Relatório Anual analisado, este de 1967, pela primeira vez aparece a menção de supressão de linhas de trens de passageiros: “Foram eliminados ou transformados em mistos, trens de passageiros não essenciais [...]” (RFFSA, 1967, p. 15). Em consonância com a política da RFFSA, em fins do ano de 1968, o trem até então exclusivo de passageiros que fazia a linha Santa Maria a Marcelino Ramos foi transformado em trem misto. Ou seja, os trens teriam vagões destinados aos passageiros e outros destinados ao transporte de cargas, “[...] permitindo um melhor aproveitamento da tração reduzindo sensivelmente o preço das passagens e o tempo de espera” (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 06 nov. 1968, p. s/n).

Assim, na década de 1970, iniciaram-se as especulações que o transporte de passageiros seria desativado no norte do Rio Grande do Sul, a exemplo do que vinha ocorrendo em outros locais do país. Em maio de 1979, a pedido de vereadores de Santa Maria

e Passo Fundo, a Comissão de Obras Públicas da Assembleia Legislativa realizou uma visita à Superintendência Regional da Rede Ferroviária Federal a fim de evitar o cancelamento do transporte ferroviário na Linha Santa Maria a Marcelino Ramos. No entanto, o superintendente, coronel Paulo Nunes Leal, explicou à Comissão que estava havendo um equívoco e que a Linha Santa Maria a Marcelino Ramos continuaria, pois tinha um bom aproveitamento pela população (A VOZ DA SERRA, 24 maio 1979, p. 4).

No entanto, os argumentos do Superintendente deixavam claro o futuro do transporte de passageiros pelas ferrovias. “O trem é um meio de transporte barato apenas para o passageiro mas muito caro para a empresa [...]. O transporte ferroviário gasta muito combustível, sendo sempre um meio de transporte deficitário” (A VOZ DA SERRA, 24 maio 1979, p. 4). Por ocasião da visita da Comissão à RFFSA, ficou acertado que o Coronel Paulo Nunes Leal comparecia à Comissão para informar sobre novos projetos ferroviários e serem executados, como por exemplo, a implantação do chamado trem húngaro até Passo Fundo e, possivelmente, até Erechim.

Esses trens de procedência húngara, na época considerados modernos e velozes, eram a diesel e, além da tecnologia, também proporcionavam grande conforto aos passageiros, possuindo ar-condicionado e restaurante em seus vagões. Em 1979, um empolgado anúncio dizia: “Trens moderníssimos, dotados de todo o conforto, serão os transportes do futuro. Dentro de pouco tempo, talvez Erechim também seja contemplado com uma linha para os modernos trens húngaros” (A VOZ DA SERRA, 16 jun. 1979, p. s/n).

O otimismo parecia mesmo ter razão de ser e a RFFSA cumpriria em partes suas promessas. Em fins de dezembro daquele mesmo ano de 1979, teve início uma linha regular e diária de passageiros entre Porto Alegre e Passo Fundo. No entanto, a linha não era via Santa Maria e sim pela chamada Ferrovia do Trigo que havia sido concluída em 1979 e inaugurada com a presença do então presidente da República, General Ernesto Geisel. O trem saía às 7 horas de Passo Fundo e o trajeto compreendia ainda Casca, Serafina Correa, Guaporé, Muçum, Roca Sales, Montenegro, Canoas e Porto Alegre. O retorno se dava às 19 horas saindo de Porto Alegre. Aos passageiros eram servidos café da manhã nas viagens diurnas e lanche nas noturnas. O trem também contava com restaurante e ar-condicionado, muito diferente do “velho trem gaudério” que fazia a Linha Santa Maria a Marcelino Ramos (A VOZ DA SERRA, 20 dez. 1979, p. 6).

No entanto, o otimismo durou pouco. O trem húngaro nunca chegou a Erechim e apenas quatro meses após seu início, a imprensa noticiava que a linha regular entre Passo Fundo e Porto Alegre poderia ser suspensa com a alegação de ser antieconômica. Na ocasião, o deputado estadual Celso Testa do MDB e da Comissão de Obras da Assembleia Legislativa saiu em defesa da continuidade do transporte, dizendo que o trem húngaro poderia se tornar economicamente viável, por exemplo, se o lanche oferecido durante a viagem se tornasse optativo, sendo seu custo descontado do valor da passagem, o que a deixaria com o mesmo preço da passagem de ônibus. Além disso, pedia que se colocassem opções de vagões de 2.^a classe e que o trajeto fosse estendido até Erechim. Disse o deputado:

Só existem dois fatores que me fazem pensar: a primeira é que a Rede Ferroviária Federal esteja sofrendo pressão por parte das empresas de transporte rodoviário e a segunda é que a rede ferroviária federal deseje burocratizar ainda mais as suas operações e seus serviços a ponto de tornar inviável qualquer tipo de transporte de massa, ocorrendo a falência de uma alternativa de transporte de massa para o transporte de passageiros e o desmoronamento de todo o período de belos discursos pronunciados pelos ministros e pelo presidente João Figueiredo (A VOZ DA SERRA, 17 abr. 1980, p. 3).

Conforme Tedesco (2015) os trens húngaros no trajeto entre Passo Fundo e Porto Alegre trafegaram pouco mais de dois anos. O destino desse trem não seria diferente dos demais trens de passageiros no trecho, que foram desativados no ano de 1982.

No ano de 1984, a Universidade de Passo Fundo (UPF) divulgou os resultados de um estudo de viabilidade socioeconômica para a reativação do trem de passageiros. O coordenador da pesquisa foi o professor Edu Pimentel. Conforme noticiado pelo jornal *A Voz da Serra*, foram aplicados 7.100 questionários em 22 municípios. Segundo os resultados da pesquisa, ao longo do trajeto que seria feito pelo trem entre Marcelino Ramos e Roca Sales, por dia, havia direta ou indiretamente a movimentação de 45 ônibus, levando 1.370 passageiros com destino a Porto Alegre. Assim, segundo o coordenador da pesquisa, se apenas 15% a 20% desses passageiros optassem pelo uso do trem, e considerados os gastos de combustíveis e os custos, o transporte ferroviário se tornaria viável (A VOZ DA SERRA, 22 dez. 1984, p. 6).

Ainda segundo os resultados da pesquisa, os usuários gostariam que houvesse pelo menos três viagens semanais, saindo de Marcelino Ramos a meia-noite, passando por Erechim às 3 horas e em Passo Fundo às 6 horas, com retorno de Porto Alegre às 19h30. Mais

de metade dos entrevistados, 54%, preferiam o trem popular misto, ou seja, aquele que tinha vagões destinados a passageiros e a cargas não inflamáveis e que, portanto, tinham passagens mais baratas. Do total, 28% preferiam o trem apenas para passageiros e 18% o trem húngaro. A pesquisa também comparava os preços das passagens, ida e volta, de Passo Fundo a Porto Alegre. De trem, em vagão de 2.^a classe, a passagem teria preço em torno de 8 mil cruzeiros e na 1.^a classe, 13 mil. A passagem de ônibus custava em torno de 29 mil cruzeiros (A VOZ DA SERRA, 22 dez. 1984, p. 6).

Além dos resultados e dados concretos da pesquisa, haviam também algumas questões especulativas:

Com referência as barreiras colocadas pelo Ministério dos Transportes e sua estatal a RFFSA à desativação do trem de passageiros, são completamente sem fundamentos de verdade, declarou Pimentel, e isto ficou provado no trabalho que fizemos, quando mais de 75% da opinião pública disse que órgão governamental ou pessoas de influência dentro dele, há mais de 15 anos vêm se comprometendo com interesses econômicos estranhos ligados a indústria do setor rodoviário como empresas de ônibus, pneumáticos e asfaltos. Sobretudo ficou provado economicamente que o trem de passageiros não dá deficit e sim lucros (A VOZ DA SERRA, 22 dez. 1984, p. 6).

Vimos tanto nas palavras do deputado Celso Testa como na pesquisa de opinião pública, referências de que a RFFSA tinha motivações de ordem econômica ao privilegiar o transporte rodoviário. Essa opinião também é apontada por um ex-trabalhador da ferrovia:

Precisa cinco caminhões pra trazer o que um vagão traz [...] O frete compensava, era mais barato que o caminhão. [...] O problema é o seguinte: foi ficando sucateado, sucateado, gastava e não era repostado. Os governos que tinham, não tinham interesse de manter a ferrovia, por que queriam vender pneu, gasolina, diesel (ENTREVISTADO 2, 2016).

Se não é possível comprovar os possíveis interesses e ligações diretas da RFFSA com a indústria automobilística e seus derivados, pode-se analisar que as opiniões talvez refletissem a forma como as políticas deliberadas de abandono do transporte férreo eram entendidas pela população. Além disso, o fim do transporte de passageiros no norte do estado não foi uma ação isolada e sim parte da política de âmbito institucional e nacional da RFFSA de não prosseguir com esse tipo de transporte para o interior, conforme consta nos Relatórios Anuais da estatal referidos anteriormente.

Também depreende-se pelas interpretações das fontes que o trem, não obstante as precárias condições em muitas linhas, era considerado uma opção de transporte mais barata e acessível à população e que, talvez, tenham sido as camadas de menor renda as mais prejudicadas com a desativação do transporte de passageiros. Entretanto, as condições das vias, bem como as locomotivas e vagões que circulavam no norte do estado requeriam investimentos para sua viabilidade, o que era apontado pela própria pesquisa realizada pela UPF, quando concluía que a população também exigia melhorias nas estações e subestações, além de mais atenção no atendimento ao público e pessoal responsável nas estações e nos trens.

Para o ferroviário aposentado que trabalhou na VFRGS e depois na RFFSA, de 1953 a 1988, o transporte de passageiros não era viável de ser realizado por meio da ferrovia nas condições em que a mesma operava:

O leigo ele diz “Mas que bom que era viajar de trem” [...]. Aquilo era interessante, bonito, nostálgico, mas pra economia era um caos. Porque o trem, ele não pode puxar um trem com 5, 10, 15 vagões e parar a cada estação pra carregar 10, 20 passageiros. É uma composição tudo aquilo. Depois só pra arrancar já é outro problema. [...] O de passageiro era deficitário, mesmo que sempre lotado. Porque claro, o de carga te dá uma remuneração muito maior que 4, 5 vagões de passageiros (ENTREVISTADO 6, 2016).

Apesar da política de supressão do transporte de passageiros efetivada pela RFFSA, os números totais de passageiros que utilizavam este tipo de transporte no Brasil eram crescentes na década de 1970. A opção da RFFSA consistiu em suprimir o transporte ferroviário de passageiros a longa distância incapaz, no Brasil, de concorrer com o transporte rodoviário, e incentivar o uso de trens nas grandes capitais para deslocamento no transporte diário das massas de trabalhadores que se deslocavam do subúrbio para as áreas centrais. Segundo Santos e Silveira (2011), entre 1970 e 1994 o número de passageiros no transporte ferroviário cresceu quase três vezes. No entanto, esse incremento se deveu exclusivamente ao transporte metropolitano, com o aumento do número de trens suburbanos e da construção de metrô, “[...] enquanto nos transportes interurbanos de passageiros o império do ônibus e do automóvel não chegava a ser questionada e o trem era pouco usado [...]” (2011, p. 176).

O transporte ferroviário de passageiros foi, na primeira metade do século XX, o maior responsável pelo transporte de pessoas nas modalidades intermunicipal e interestadual.

Atualmente, no Brasil, o transporte de passageiros sobre trilhos predomina no transporte suburbano, sendo um dos meios mais eficientes de locomoção nas regiões metropolitanas do país. No entanto, esse tipo de transporte não é mais praticado a médias e longas distâncias, se restringindo quase exclusivamente às linhas turísticas.

Afora o turismo e as linhas do transporte suburbano, há duas linhas com transporte de passageiros no Brasil, cumprindo função social em ferrovias que transportam minério de ferro. O trem de passageiros da Estrada de Ferro Carajás (EFC), que liga os estados do Maranhão e do Pará, e a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), que diariamente liga as regiões metropolitanas de Cariacica, no Espírito Santo, e Belo Horizonte, em Minas Gerais (FERREIRA; CANTARINO, 2006).

Para Moacir Porto Ferreira e Anderson Cantarino (2006), o transporte de pessoas nunca foi prioridade no planejamento ferroviário brasileiro, à exceção dos trens metropolitanos, sendo, portanto gradativamente substituído e suprimido pelo transporte rodoviário. Para os autores:

A extinta Rede Ferroviária Federal possuía na maioria de sua malha, até o início dos anos setenta, atendimento ao transporte de passageiros concomitantemente ao transporte de carga. No decorrer dos mesmos anos setenta, com a modernização do país e a clara preferência pelo modal rodoviário, iniciou-se o declínio do transporte ferroviário de passageiros, observando-se investimento estatal na criação de malhas com interesse no transporte de carga como o aço [...] e o minério de ferro (2006, p. 15).

Segundo João Francisco Scharinger (2002), as ferrovias brasileiras foram construídas para o transporte de mercadorias. No entanto, o transporte de passageiros foi uma consequência até metade do século, quando não havia infraestrutura de transporte a média e longa distância disponível e diversa da ferroviária. Assim, as linhas férreas foram acompanhadas de instalações necessárias ao atendimento de passageiros, passando a estação, na maior parte das vezes, representar o principal equipamento urbano naquelas localidades, o ponto de conexão com outros locais e o centro de referência da vida diária.

Scharinger (2002) alerta, no entanto, que não se deve romantizar ou idealizar os tempos de predominância do transporte ferroviário. Para o autor, a maria-fumaça passou a ser incompatível com o acelerado progresso de meados do século XX. Além disso, os traçados das vias e sua má conservação, além da não renovação dos equipamentos, transformaram, inevitavelmente, o transporte de passageiros no Brasil em lento, desconfortável e, enfim,

inviável. Raríssimas também foram as tentativas de modernização desse transporte que, mais rapidamente do que o de cargas, sofreu o impacto das opções governamentais pela priorização do transporte rodoviário, principalmente pelo incentivo à indústria automobilística.

Para Ferreira e Cantarino (2006), a partir de então, as vantagens do transporte rodoviário passaram a ser exaltadas, como sua inegável capilaridade; o seu custo reduzido, com a alegação de que não era necessária infraestrutura própria; e a vantagem de ser um negócio privado, não necessitando da interferência direta estatal, desconsiderando os pesados investimentos que o Estado fazia e faz para construir e manter estradas.

Iniciou-se, assim, um processo irreversível de maiores investimentos em rodovias e o quase abandono das ferrovias. Maior alcance, qualidade, conforto e pontualidade dos serviços prestados pelo ônibus e queda do serviço ferroviário. “Ficaria assim justificado, enfim, a extinção dos serviços e a erradicação das linhas” (SCHARINGER, 2002, p. 7). Diferentemente do Brasil, o transporte de passageiros continua sendo largamente explorado nos países europeus, por exemplo. Os motivos, segundo Scharinger, para além do nível de renda, são sobretudo os investimentos continuados e políticas de planejamento a longo prazo o que, sabe-se, são raridades no Brasil.

Além do transporte de passageiros, a RFFSA passou a reconhecer ou considerar que o transporte por ferrovia de bagagens, encomendas e animais era antieconômico. O relato de um ex-ferroviário, nos auxilia a compreender o modo de operar da RFFSA com o fim do transporte de passageiros e de cargas de pequeno volume e a especialização em transporte de cargas de alta tonelage:

Eu entrei em 76. Nós tínhamos ainda o transporte de passageiros e nós tínhamos transporte de pequenas expedições. Por exemplo, tu colocava em um vagão, tu tinha uma mudança, tu tinha outros produtos, tu pegava até completar um vagão. Se não completava em uma estação completava na outra e tu podia fazer. E mais as cargas de vagão completo. Ali, meados de 79, não sei te precisar exatamente, mas em torno de 79, aí os trens de passageiros deixaram de circular. Automaticamente, esse transporte de pequenas expedições, que circulava junto, [...] junto com o trem de passageiros, já deixou de existir. Aí existia o que? A carga completa. [...] Só então o vagão completo. Então foi restringindo, restringindo, ficando mais o transporte de grandes volumes, as cooperativas, que eram os cereais. No retorno o transporte de cimento, areia. Então só foi reduzindo, reduzindo e também o número de trens, tentando aproveitar melhor, uma quantidade menor de trens. O trem mais completo. Tinha uma carga ali que dava metade da capacidade de uma locomotiva, já não ai mais pegar, porque se tava contendo as despesas, pensando em reduzir. Já pensando lá na frente na área da iniciativa privada (ENTREVISTADO 1, 2016).

Vê-se que a própria opção da RFFSA pelo transporte de cargas de volume significativo, inviabilizou a continuidade de seus serviços em locais onde não eram grandes os volumes de carga. Nesse sentido, o transporte rodoviário mostrava-se ideal para o transporte de pequenos volumes e também de passageiros.

2.4 Implicações da diminuição da importância do transporte ferroviário

A decadência do transporte ferroviário no país e, conseqüentemente, no norte do Rio Grande do Sul não foi um processo rápido. Ele se deu durante décadas e talvez por isso mesmo pudesse ter sido, se não evitado em sua totalidade, amenizado em alguns aspectos. No trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos pode-se apontar o fechamento, em 1959, do Ramal entre Erebang e Quatro Irmãos como o primeiro resultado da precariedade do modal férreo. De propriedade particular da *Jewish Colonization Association*, ele foi desativado com o esgotamento da atividade madeireira no local, sendo que o Estado e a União não quiseram adquirir e aproveitar a estrutura existente, conforme tratado no capítulo anterior.

Em 1965, a estação do Capo-erê, considerada secundária da estação de Erechim, também se encontrava fechada. Para a RFFSA “[...] em face a diminuta renda produzida, não superior a Cr\$ 50.000,00 mensais e considerando que os trens vêm observando parada facultativa na estação em apreço, é financeiramente desaconselhado sua reabertura aos serviços normais” (A VOZ DA SERRA, 8 ago. 1965, p. 1).

Mesmo nos pequenos municípios em que as estações não foram fechadas até a desativação do trecho em 1997, o declínio da ferrovia afetou as economias locais. Marcelino Ramos é um bom exemplo de município que, no início do século, alcançou certo desenvolvimento com a presença da ferrovia e que, no entanto, não manteve esse desenvolvimento no decorrer das décadas. Diferentemente de Erechim, que se tornou o maior município do Alto Uruguai, por meio da industrialização e de setores de comércio e serviços, o destino de Marcelino Ramos foi o mesmo dos outros pequenos municípios atravessados pela ferrovia e será aqui tomado como exemplo para o entendimento desses processos.

O município de Marcelino Ramos ocupou lugar de destaque para a ferrovia não só no norte do Rio Grande do Sul, mas em todo o estado no início do século XX, por se tratar da única travessia férrea entre o estado e Santa Catarina e possuir uma das obras de arte mais importantes das ferrovias do sul do país. A ponte férrea de aproximadamente 500 metros de

extensão concluída em 1913 possibilitava a travessia entre os dois estados, sendo até o início da década de 1970, a única ligação férrea do estado com o restante do país. Um ex-ferroviário relata um pouco do trabalho desenvolvido pelos ferroviários na estação de Marcelino Ramos.

Marcelino Ramos era o terror dos ferroviários, por causa do intercâmbio com outros estados. Tu tinha que trocar, fazer o balancete dos vagões que foram pra lá. Tudo registrado, os vagões que vinham pra cá, que entravam, locomotivas, trens e tudo [...] Então quando eu cheguei lá eu trabalhava só no telégrafo. (19)65, (19)66, (19)67. Tão importante que era a estação de Marcelino que havia quatro agentes, o Agente Chefe, o Agente Tesoureiro, o Bilheteiro e o Manobreiro. Manobreiro aquele que fazia a composição dos trens, lá na linha ele botava os vagões vazios atrás, juntava todos os vagões que iam pra Erechim [...] O agente chefe naquela época ele só olhava assim e mandava. O bilheteiro só trabalhava na bilheteria, pra vender passagem pro norte e pro sul, e não era fácil, muito complicado ser o bilheteiro. E o agente tesoureiro, aquele também era complexo. Então era o agente chefe e mais três agentes. Quando eu fui, tinha 6 telegrafistas, que faziam a comunicação com o norte e com o sul (ENTREVISTADO 6, 2016).

Pelo trecho do Relatório Anual da RFFSA de 1970 transcrito a seguir, percebe-se a importância de Marcelino Ramos como ligação com o estado de Santa Catarina:

[...] os trechos de maior densidade partem de Santa Maria, considerado o centro geográfico do Estado. Três importantes linhas ali têm origem: a que vai a Marcelino Ramos, a que alcança Porto Alegre e a que atinge Uruguaiana. As duas primeiras constituem um dos troncos principais da Ferrovia, articulando-se em Marcelino Ramos com a 11ª Divisão Paraná Santa Catarina [...]. Os trechos de maior densidade, isto é, Santa Maria – Porto Alegre, Santa Maria - Cacequi e Santa Maria – Cruz Alta, encontram-se nas linhas referidas, nelas predominando os transportes de trigo, pedra calcária, soja e derivados de petróleo (RFFSA, 1971, p. 34).

A importância de Marcelino Ramos era destacada por fazer a ligação com a 11.ª Divisão Paraná Santa Catarina, mas não como destaque em densidade do tráfego. No que se refere a Linha Tronco Norte, foi destacado o tráfego no trecho de Santa Maria até Cruz Alta.

Nesse período, a baixa densidade de tráfego de trens em Marcelino Ramos era a justificativa para um dos assuntos que frequentemente mobilizava as autoridades rio-grandenses e catarinenses: a possibilidade de assoalhamento da ponte férrea em Marcelino Ramos, possibilitando assim o tráfego de veículos rodoviários. Essa travessia era realizada em balsas neste e em outros pontos de ligação com o estado vizinho ao Rio Grande do Sul. Os

pedidos de assoalhamento da ponte férrea aparecem nas fontes de imprensa durante todo o período analisado.

A RFFSA alegava que o assoalhamento da ponte prejudicaria a movimentação dos trens, mas autoridades locais argumentavam que o movimento de trens no local era baixo. Em agosto de 1972, o presidente da AMAU manteve audiência com o governador do Rio Grande do Sul sobre o assunto. “Relatou o presidente Ruy Joaquim Ramos, que em entrevista mantida com o Governador Euclides Triches, havia realizado uma exposição de motivos defendendo a tese do assoalhamento daquela ponte, uma vez que no máximo, três trens passam por dia” (A VOZ DA SERRA, 03 ago. 1972, p. 1).

Ainda naquele mês de agosto de 1972, as autoridades locais estiveram com o vice-governador de Santa Catarina, Atilio Fontana, onde “a finalidade da entrevista foi no sentido de expor ao Vice-Governador a reivindicação da AMAU para o assoalhamento da ponte metálica em Marcelino Ramos, que tornou-se um monumento que não condiz com o progresso dos dias atuais” (A VOZ DA SERRA, 24 ago. 1972, p. s/n).

As alegações das autoridades locais sinalizam para a baixa movimentação de composições na ponte. Sabe-se que o seu interesse era justamente alegar o pouco tráfego para possibilitar que o transporte férreo dividisse espaço com o rodoviário. Apesar dessa consideração, as declarações apontam para o inegável fato da diminuição do tráfego de trens no local.

Além da situação de decadência geral das ferrovias no Brasil, a construção do Tronco Sul concluída em fins da década de 1960, ligando Mafra e Lages, em Santa Catarina, à Roca Sales, no Rio Grande do Sul, e posteriormente da Ferrovia L-35, ligando Roca Sales a Passo Fundo, corroboraram para o deslocamento do tráfego do trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos e conseqüentemente, para o declínio do trecho em questão. Assim, as cidades ferroviárias do trecho que, até meados do século XX, tinham papel preponderante e consideradas “predestinadas” ao progresso, não exerciam mais tal papel.

A Linha Tronco Sul entrou em operação em caráter experimental no ano de 1969. A partir de então, os trens que partissem para o centro do país não precisavam mais necessariamente passar pelo Alto Uruguai, nem fazer a travessia na ponte férrea em Marcelino Ramos. O Tronco Sul se constituiu em uma importante ligação entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul e um caminho alternativo às péssimas condições da EFSPRG no norte do Rio Grande do Sul.

Para Silveira (2003), essa ligação foi construída para substituir o trecho da EFSPRG, que era sinuoso e encontrava-se com sua via permanente sucateada, sendo mais viável economicamente construir um novo trecho em um relevo mais estável do que recuperar a antiga ferrovia. Além disso, o Tronco Sul teria uma distância menor em relação às regiões produtoras do Paraná e do Rio Grande do Sul e mais próxima das capitais Curitiba e Porto Alegre e dos principais portos daqueles estados, ou seja, Paranaguá e Rio Grande.

A Figura 8 mostra a Regional Sul da RFFSA, com a localização das duas ligações férreas entre Rio Grande do Sul e Santa Catarina, no ano de 1972.

Figura 8 – Mapa esquemático da Regional Sul da RFFSA no ano de 1972



Fonte: RFFSA, Relatório Anual de 1972, Rio de Janeiro, 1973, p. s/n. Escala indeterminada.

Em 1969 a RFFSA, mesmo antes da abertura definitiva do Tronco Sul, cogitava alterar o trajeto do “trem paulista”, que por décadas ligou Porto Alegre a São Paulo, atravessando o trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos:

O engenheiro Romualdo Costa e Silva, informou ao DIÁRIO DE NOTÍCIAS, ontem, que se encontra em estudos a circulação de trens de passageiros entre Porto Alegre e São Paulo, utilizando o tronco principal sul, assim que este esteja solidificado, aguardando-se, também, o estabelecimento total das comunicações entre as estações intermediárias. A ligação entre as duas capitais, atualmente, é feita através de Marcelino Ramos [...] (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 21 maio 1969, p. 1).

A importância e maior movimento do Tronco Sul em relação a travessia por Marcelino Ramos, também é reforçada pela fala de um ex-ferroviário:

Quando dava problema lá na linha de Vacaria, chamado Tronco Sul, daí passava por aqui. Daí passava petróleo, álcool e gasolina e óleo diesel nos vagões tanques [...]. Quando dava problema lá [...] passava tudo por aqui. Aí então era um trem atrás do outro, um atrás do outro, um atrás do outro e daí dava acidente também. Os maquinistas se perdiam. Vinham vinte, trinta vagões vazios. Eles se perdiam, não conheciam a linha [...] (ENTREVISTADO 3, 2016).

Em relação a sua percepção sobre o movimento do tráfego no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos antes e depois da construção do Tronco Sul, o mesmo ferroviário, que trabalhou na RFFSA por um breve período de tempo no ano de 1968 e depois retornou ao trabalho na manutenção das vias permanentes em 1978, até aposentar-se em 1997, afirma que antes da construção do Tronco Sul:

Passava mais. Tinha os de passageiros, tinha o misto, o noturno paulista que terminou aquele ano, 68, 69. E tinha o misto, esse que quando entrei em 1978 ainda corria. Aquele tempo (1968) passava mais trem, bem mais. Quando eu entrei a segunda vez passava assim, passava mas não era tanto [...]. Porque antes não tinha aquela linha de Vacaria, então passava tudo por aqui, pra ir pra São Paulo, lá pro norte. Eu não sei em que ano abriram aquela estrada de ferro, mas daí diminuiu bastante (ENTREVISTADO 3, 2016).

A construção da Ferrovia L-35, pelo 1.º Batalhão Ferroviário, ligando Passo Fundo a Roca Sales com uma extensão de 158 quilômetros, foi outro fator que, se aparentemente, era favorável ao trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos, com o tempo veio a corroborar para a perda de importância do trecho ferroviário mais ao norte do Estado. A ferrovia, também chamada Ferrovia do Trigo, teve sua construção iniciada em 1949. Sua operação prometia encurtar em 387 quilômetros o trajeto entre Passo Fundo e Porto Alegre, passando por Roca Sales e não sendo mais necessária a passagem por Santa Maria, no centro do estado.

Em 1956, o tempo de percurso entre Passo Fundo e Porto Alegre, passando por Santa Maria, era de 22 horas, em uma extensão de 680 quilômetros, podendo a locomotiva desenvolver uma velocidade máxima de 48 quilômetros horários. A expectativa com a nova Estrada do Trigo era que o percurso Passo Fundo/Roca Sales/Porto Alegre, com 282 quilômetros fosse realizado em apenas 6 horas, podendo as locomotivas desenvolver velocidade de até 90 quilômetros horários (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 20 abr. 1956, p. 4).

A construção da Ferrovia do Trigo foi lenta e sofreu diversas interrupções, sendo a mesma concluída apenas em 1979. A partir da conclusão dessa Estrada, Passo Fundo passou a ter centralidade do transporte ferroviário no norte do estado. Muitas das cargas e linhas de passageiros se davam a partir de Passo Fundo para Santa Maria ou Porto Alegre, não se estendendo até Erechim e aos demais municípios do Alto Uruguai. A L-35 era uma ferrovia moderna, que não tinha os erros de construção e os problemas de um trecho projetado e construído no início do século XX.

Assim, a Ferrovia do Trigo, complementada pelo Tronco Sul, a construção de pontes rodoviárias como a localizada em Porto Goio-en, ligando a RS 480 ao município de Chapecó, em Santa Catarina, e a ponte que ligava a BR 153 ao município catarinense de Concórdia, além do fim do transporte de passageiros nos anos 1980 tiraram definitivamente a importância e a essencialidade do trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos. As condições de construção e a falta de manutenção adequada também corroboraram para a perda de importância do trecho.

Os ex-trabalhadores ferroviários apontam os problemas e dificuldades impostas pelo traçado do trecho da EFSPRG, principalmente entre Erechim e Marcelino Ramos.

Por exemplo, Marcelino Ramos vem terminar aqui de subir aqui na Estação (de Gaurama). Até tava escrito, acho que já apagaram, dá 900 e não sei quantos metros de altitude. Então tem que vim pouco vagão, porque se botar bastante vagão esborracha, estraga toda a linha. E quando eles queriam completar uma carga grande, deixava um pouco em Marcelino, vinham trazendo até aqui em Gaurama e deixavam no desvio pra esperar pra completar a carga. Aí a máquina ai buscar o resto dos vagões pra sair daqui porque daqui já podia sair com mais indo pra Passo Fundo. Porque aí a linha não tem rampa que se chama (ENTREVISTADO 4, 2016).

As características do traçado como uma das dificuldades técnicas do trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos também foram evidenciadas por outro entrevistado.

O nosso traçado aqui tem muita rampa e muita curva. Então aqui não comporta o trem grande, por exemplo, puxar tantos vagões. Porque é muita curva e coisa e dá acidente fácil. [...] Aqui tinha que andar a uns 40 (quilômetros por hora), no máximo, e lá [Tronco Sul] não (ENTREVISTADO 5, 2016).

O depoimento de outro ex-ferroviário também aponta que, no trecho, as dificuldades de terreno eram mais acentuadas entre Erechim e Marcelino Ramos:

Marcelino Ramos a Porto Alegre tem aproximadamente, aproximadamente não, 752 quilômetros pela estrada de ferro e 400 e pouco um pouquinho mais que é a metade pela rodovia. E devido a construção do leito da ferrovia que era feito aproveitando a geografia, os morros, os vales, as coisas, havia muita curva. E por haver muita curva houve muito desvio e muita dificuldade de construção na época [...]. E devido essa dificuldade há o desgaste da linha e as velocidades são contidas e mesmo os aclives e declives [...]. De Marcelino Ramos a Erechim deve ter um desnível de 400 metros aproximados do nível do mar. Marcelino Ramos deve ter 450 metros, altitude do nível do mar. Esse nível é a base lá do trilho na frente da estação. Erechim é 835. Sobe bastante. Com todas as curvas então. A distância era uma dificuldade e os aclives, as subidas e descidas, a segurança. É que causava problemas pro transporte ferroviário, porque uma locomotiva podia, digamos pegar 20 vagões, mais pegava só 10 porque tinha um trecho aí que não passava. Por exemplo, um aclive, um viaduto, uma curva. Então os trens de carga pesada era 10, 12 vagões de Marcelino a Erechim. Já Erechim a Passo Fundo ia 20, 15, 20, 30 vagões, depende se carregados ou vazios (ENTREVISTADO 6, 2016).

Além das dificuldades inerentes ao traçado, a manutenção da linha também era prejudicada pelo problema da falta de materiais adequados, conforme afirma o ex-trabalhador da manutenção:

O dormente, é o que segura a linha, sem ele nada feito. E vinha muito pouco. [...]. Pouco material pra poder trabalhar. Então vinha tantos dormentes pra distribuir dentro daquele onde tava mais ruim, que tava perigando dar um acidente alguma coisa, aí lá, trocava um pouco de dormente porque não dava pra fazer tudo. Tinha que substituir onde tinha dormente mais podre. Houve uma época aqui que nós em seis (metros de) dormentes tinha que colocar um no meio pra poder passar o trem em cima. Tudo podre, ia apodrecendo (ENTREVISTADO 4, 2016).

Considerando todas as dificuldades relatadas, volta-se ao exemplo proposto, Marcelino Ramos, onde na década de 1980, inúmeras empresas como hotéis, bares e restaurante fecharam. A maior indústria localizada no município, a Thermosul Refrigeração,

que fabricava câmaras e carretas frigoríficas, foi transferida para o município catarinense vizinho, Concórdia. Neste sentido, Roberto Lobato Corrêa (2011) argumentou que, a partir da década de 1950, a industrialização se concentrou nas grandes cidades, o que levou muitas indústrias até então localizadas em pequenos municípios a desaparecerem ou mudarem a sua localização para centros maiores.

Órgãos e instituições estatais como a agência do IBGE, agência regional da Corsan, Exatoria Federal, agência da Caixa Econômica Federal e o Pelotão da Brigada Militar também foram fechados.

Embora privilegiadamente localizado, com possibilidade de se consolidar como verdadeiro polo regional, a quase completa desativação da ferrovia que lhe deu origem e a gravíssima situação dos acessos rodoviários à sua sede, foram isolando Marcelino Ramos [...] (DIÁRIO DA MANHÃ, 18 fev. 1987, p. 6 e 7).

A notícia do jornal *Diário da Manhã* também nos pontua “a quase completa desativação da ferrovia”, no ano de 1987. Portanto, a perda de importância do transporte ferroviário, como dito, isolou o município, tornando-se esse mais um entre os outros que ficaram dependentes cada vez mais dos serviços e do comércio de Erechim, que a essa época era o centro econômico do Alto Uruguai. Por óbvio, não podemos atribuir a perda da importância do município de Marcelino Ramos única e exclusivamente à decadência da ferrovia que atravessava seu território. Outros fatores e conjunturas mais amplas influíram para tal situação.

Assim, Marcelino Ramos passou a ter uma economia essencialmente agrícola e baseada no turismo de águas termais, descobertas no início dos anos 1960, após a tentativa frustrada da Petrobrás de perfurar poços de petróleo que nunca foram encontrados.

Conforme Corrêa (2011), a partir dos anos 1950, a popularização dos automóveis tornou a circulação de pessoas mais rápida e ampliou as possibilidades de fluxos e circulação. O pequeno município não precisava disponibilizar todos os produtos e serviços aos seus habitantes, que teriam acesso a eles em centros regionais, no caso do Alto Uruguai, o município de Erechim. Também a partir dos anos 1950, para Corrêa, decorrente da não modernização agrícola em alguns locais, houve emigrações para as fronteiras agrícolas e para as cidades de maior porte, onde a industrialização e a demanda efetiva de empregos eram crescentes.

Conforme Maestri (2010), em fins dos anos 70 a produção agrícola tinha grande dependência de financiamento, era baseada em maquinários e insumos agrícolas. Assim, muitos dos pequenos produtores passaram a não ter condições de manter a produção. Além disso, nos anos seguintes, início da década de 1980, o estado sofreu com os problemas climáticos, secas e enchentes afetaram a produção agrícola. A recessão só teria fim em 1989 com a expansão do setor de grãos, alimentação, material elétrico, transporte e metal mecânico.

Assim pode-se afirmar que, em fins dos anos 1980, o transporte ferroviário era pouco significativo no trecho entre Passo Fundo e Marcelino Ramos. No início de 1988, o jornal *Diário da Manhã* solicitou dados para a RFFSA do movimento na estação ferroviária de Erechim. Pelos produtos transportados, analisa-se que a ferrovia transportava basicamente produtos agrícolas e da construção civil. Sem maiores análises sobre os dados apresentados, o jornal iniciou a matéria dizendo que “O transporte ferroviário está sendo pouco utilizado em nosso país” (DIÁRIO DE MANHÃ, 14 jan. 1988, p. 3).

Tabela 4 - Utilização do transporte ferroviário na estação de Erechim no ano de 1987

Carregamentos			
Produto	Nº de vagões	Massa total (em toneladas)	Percentual
Trigo	840	41.084	81,72
Soja	207	8.984	17,87
Cevada	2	88	0,17
Lenha	4	70	0,14
Calcário	1	50	0,10
Total	1054	50.276	100
Descarregamentos			
Produto	Nº de vagões	Massa total (em toneladas)	Percentual
Areia	452	16.290	31,20
Adubo	308	14.850	28,45
Milho	214	10.222	19,59
Cimento	143	5.680	10,89
Calcário	76	3.438	6,59
Açúcar	16	836	1,60
Fertilizantes	7	307	0,59
Sorgo	4	204	0,39
Ureia	-	96	0,18
Poste de Luz	2	86	0,16
Pedras	4	82	0,15
Telhas	2	66	0,12
Diversos	3	45	0,09
Total	1.232	52.202	100

Fonte: Elaborado por Aline Asturian Kerber com base no Jornal *Diário da Manhã*, 17 jan. 1988, p. 4.

No mesmo ano de 1988, o jornal *A Voz da Serra* publicou uma coluna assinada por Aldemiro Arpini, identificado como jornalista provisionado e pós-graduado em Letras. A coluna mostrava aspectos do transporte ferroviário em fins da década de 1980, e mais que isso, a visão da população a respeito da ferrovia no norte do estado:

Hoje o trem é uma espécie de veículo que anda em extinção. Nas proximidades de Baliza, tenho um pedaço de terra. Crianças da redondeza

afirmaram ter visto um trem passar por aquelas bandas. A notícia se propagou e atraiu o grupo infantil mais próximo. Guardadas as devidas proporções, em alguns locais, a presença do trem fica parecido com aquelas notícias que atraem romeiros cheios de fé e crença, mobilizam multidões junto às capelas para rezar pela Virgem Maria ou pelo Santo que dizem ter aparecido. Não me consta que a R.F.F.S.A tenham tomado DORIL, mas a verdade é que o trem sumiu. As sinalizações existentes nos cruzamentos e nas passagens de nível, onde se lia “PARAR, OLHAR, ESCUTAR” ou coisa parecida, agora já podem ser recolhidas. Não passa mais trem. Motoristas de táxi me disseram que ninguém dispensa cautela nem se preocupa mais ao atravessar a linha férrea. É difícil ver um trem e quando aparece, trafega vazio [...]. No Rio Grande do Sul há quase 50 mil ferroviários, significando uma folha de pagamento respeitável. Todo esse enorme complexo parece estar montado para que hoje o sistema ou a estrutura ferroviária no Estado surpreenda as crianças de Baliza com um trem de 15 em 15 dias (A VOZ DA SERRA, 2 jun. 1988, p. 11).

Vê-se a clara desinformação do colunista ao apontar que havia no Rio Grande do Sul 50 mil ferroviários, quando dados apontam que em meados da década de 1980 toda a RFFSA tinha em torno de 85 mil empregados (RFFSA, 1985, p. 130). No entanto, pode-se interpretar o número apontado pelo colunista como a visão da população sobre a estrutura da RFFSA, que apesar de dispendiosa, não tinha a utilidade que dela poderia se esperar.

Tal imagem se estendia para as ferrovias brasileiras como um todo, sendo isso admitido pela própria RFFSA: "Durante muito tempo, a imagem que o público brasileiro guardou da RFFSA foi de uma instituição ineficiente e empreguista. Embora por desinformação essa visão ainda não esteja totalmente afastada" (RFFSA, 1978, p. 6).

Em 1988, os ferroviários da região aderiam ao movimento grevista que reivindicava a aplicação do Plano de Classificação Salarial. A greve, que em Erechim teve a adesão de 40 trabalhadores, durou dez dias, e no período, 300 toneladas de produtos deixaram de ser transportadas diariamente. Segundo o jornal *Diário da Manhã* (1988), a greve causou prejuízos para as cooperativas, que não tinham como remeter para os portos os produtos do Alto Uruguai destinados à exportação. Os comerciantes de materiais de construção também sentiriam os reflexos do movimento. A COTREL, maior cliente da RFFSA naquela época na região, teve que utilizar o transporte rodoviário para o escoamento da produção:

A Cotrel está utilizando a alternativa do transporte rodoviário, ocioso nesta época do ano, segundo o presidente Arno Magarinos, para fazer o escoamento da safra. De 30 a 40 caminhões estão sendo carregados por dia para aliviar os depósitos da cooperativa, 500 mil sacas ainda estão armazenadas. A Cotrel deixou de receber também durante a greve, uma carga de 15 mil sacos de milho, provenientes do Mato Grosso do Sul, que

foram adquiridos pela Companhia de Financiamento. O milho seria usado na suinocultura, e o atraso já está provocando prejuízos (DIÁRIO DA MANHÃ, 04 fev. 1988, p. 3).

A partir de meados da década de 1980, se excluirmos questões pontuais como o movimento grevista ou as referências à ferrovia como elemento histórico partícipe da constituição do território mais ao norte do estado no início do século XX, eram praticamente ausentes na imprensa local as referências à ferrovia.

Também não foram localizadas referências ao cancelamento do transporte de passageiros no trecho. Talvez por isto ser considerado inevitável e de pouco impacto sobre a população. A pouca repercussão na imprensa também será observada no ano de 1997, quando da desativação também do transporte de cargas.

Em 1986 no Jornal *Diário da Manhã* foram localizadas apenas duas notícias sobre a RFFSA, sendo as duas em tom de crítica. Uma sobre a falta de vagões para o transporte de adubos e fertilizantes e a outra acusando a RFFSA de não cumprir com o congelamento de preços determinada pelo governo desde que o Plano Cruzeiro havia sido instituído. No jornal *A Voz da Serra*, não foram localizadas notícias diretamente vinculadas à ferrovia, sendo esta apenas citada como parte integrante da colonização do município de Erechim.

Durante o ano de 1987, o jornal *Diário da Manhã* teve apenas três pequenas notas relacionadas diretamente à ferrovia. Duas de acidentes de pequena monta e uma sobre a possibilidade de privatização das ferrovias brasileiras. Nesse mesmo ano, o jornal *A Voz da Serra* teve apenas uma notícia criticando a possível construção de uma ferrovia ligando o Maranhão a Brasília. Em 1988, o jornal nem mesmo fez menção ao movimento grevista.

Não é o objetivo aqui fazer uma análise quantitativa do conteúdo dos periódicos locais, enumerando as vezes em que a ferrovia aparece em suas páginas. No entanto, essa quase ausência de notícias relacionadas à ferrovia sugere o papel pouco significativo que esse meio de transporte passou a desempenhar, principalmente nas duas últimas décadas do século XX.

A progressiva diminuição no número de composições que trafegavam no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos, obviamente resultou em diminuição do número de trabalhadores. O número de quarenta trabalhadores grevistas no ano de 1988, contrasta com os oito funcionários da RFFSA em Erechim às vésperas de sua concessão à iniciativa privada. Destes, dois foram mantidos em seus cargos, um foi transferido e cinco demitidos (A VOZ DA SERRA, 20 mar. 1997, p. 7).

Não é possível precisar o número de trabalhadores no trecho entre Passo Fundo e Marcelino Ramos durante o período da pesquisa visto que não foram encontrados os registros oficiais. No entanto, pelos relatos orais e fontes da imprensa é possível ter noção de alguns números. Os trabalhos braçais, de manutenção, eram os que demandavam maior número de trabalhadores.

Me lembro ali no trecho de Viadutos, que atendia Viadutos até Marcelino, era em torno de quinze, dezoito trabalhadores. Na estação nos geralmente éramos em dois pra atender. Isso que era pra funcionar vinte e quatro horas. Não tinha horário, era vinte e quatro horas (ENTREVISTADO 1, 2016).

A estação de Viadutos a qual se refere o entrevistado é de pequeno porte, muito parecida com as outras do trecho, à exceção de Erechim, que era consideravelmente maior e com mais movimento que as demais, e Marcelino Ramos, cuja importância foi anteriormente destacada. Muitos dos trens que passavam pelo trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos não tinham parada obrigatória nessas pequenas estações.

Um ex-ferroviário que trabalhava na manutenção de linha relatou que, em 1968, os trabalhadores se dividiam em turmas, sendo que cada turma tinha seis trabalhadores responsáveis pela troca de trilhos e dormentes, capinas, roçados e outros serviços de manutenção. Cada turma era responsável por dez quilômetros de linha. Posteriormente, essa extensão foi aumentada, chegando a 50 quilômetros para cada turma de trabalhadores (ENTREVISTADO 3, 2016).

A Figura 9 mostra trabalhadores de manutenção de vias, realizando trabalhos de mudança de passagem com troca de trilhos e contratrilhos na década de 1980.

Figura 9 – Trabalhadores da manutenção de vias. Década de 1980.



Fonte: Arquivo pessoal de José Pedro Formica.

Referiu-se anteriormente, que a RFFSA atribuía parte de seu deficit operacional ao elevado número de funcionários. Assim, também pelos relatos dos ex-trabalhadores, percebe-se a precarização do trabalho. O ex-ferroviário que trabalhava na manutenção da linha afirma que eram inúmeros os acidentes de trabalho:

[...] eu vi muita coisa feia aí. Tinha que se cuidar muito [...] Nós sabia se tinha algum trem, então o que nós fazia. As três e meia, quatro horas, largava um bandeira¹⁰, um homem na frente. [...] "A partir de tal hora tu ataca o trem". Então ele vinha na frente [...]. Daí então o trem vinha devagarzinho, vinha apitando, aí nós ia se cuidando, se cuidando. [...] A responsabilidade era do maquinista daí porque depois que atacou. E o certo era fazer o seguinte para (o maquinista) não dizer depois: "não, eu não vi o bandeira". Sabe o que nós fazia? Nós pegava um raminho de capoeira. Onde atacava (o trem) botava em cima do trilho. Aí o trem passava em cima e esmagava. "Ali a prova de onde eu ataquei". Viu como que é? [...] Vamo que pegasse nós?

¹⁰ Para efetuar os trabalhos de manutenção das linhas, os trabalhadores andavam a pé pelos trilhos. Ao fim dos trabalhos, um dos trabalhadores, o chamado bandeira, ia na frente, com certa distância dos demais, para avisar o maquinista de algum trem que estivesse fazendo o trajeto que havia trabalhadores andando pela linha. Assim, o condutor da composição diminuía a velocidade e ficava atento ao encontro com os trabalhadores.

"Não tinha bandeira, ninguém me atacou". A roda passou por cima da capoeirinha lá, tá esmagada lá (ENTREVISTADO 3, 2016).

Outro ferroviário aposentado que também trabalhava na manutenção das linhas relata as dificuldades do trabalho, principalmente quando ocorriam acidentes no trecho:

Podia a chuva "tá" caindo, noite e dia. Enquanto não desimpedia a linha do acidente, a linha não ficava pronta pro trem passar, nós não deixava de trabalhar. Era uma brutalidade. [...] Pra gente comer alguma coisa às vezes tinha que ser meio escondido da chefia. Vinha o engenheiro. Vinha toda a chefia pra ver (quando ocorriam acidentes). E não tinha direito para aquilo. Acho que a chefia via que a gente dava uma fugidinha pra comer alguma coisa. Pra eles também, aguentavam também. Tavam ali, só não trabalhavam (ENTREVISTADO 4, 2016).

Pelos relatos, vê-se como eram frágeis as garantias dos trabalhadores que faziam a manutenção das linhas, em um trabalho altamente arriscado. Esses encontravam estratégias para "garantir" seus direitos. Mas a precarização não se dava apenas para aqueles que trabalhavam nas atividades considerados braçais. O ex-ferroviário, que desempenhou o cargo de Chefe de Estação também relata as dificuldades:

[...] eu era Agente mas eu tinha que ir lá fora se tivesse chovendo, tivesse nevando, não interessa. De madrugada. Eu tinha que ir lá fora manobrar, deixar vagões, pegar vagões e fazia o serviço da estação [...] e o barulho, telefone [...] Tinha caso de muitos colegas meus que ficaram surdos. Porque, às vezes na hora da chuva e tomava aquele choque dentro do ouvido e muitos colegas estouravam o tímpano. Eu mesmo tenho um problema de surdez por causa disso (ENTREVISTADO 2, 2016).

Raras vezes apareciam nos jornais opiniões ou crônicas sobre a situação do transporte ferroviário em âmbito local e em nível nacional. No entanto, esses discursos isolados eram solapados por aqueles que atribuíam às rodovias o desenvolvimento.

Em análise aos periódicos locais, constata-se que a imprensa dava grande ênfase à necessidade de construção de estradas para garantir o desenvolvimento da região. As rodovias eram tema recorrente na imprensa quando o assunto era desenvolvimento ou atraso econômico dos municípios e do país. Considerando que os proprietários dos jornais locais eram ligados aos grupos econômicos dominantes, tendo inserção também nos meios políticos, a inauguração de estradas na região por autoridades era tema sempre presente. Além disso, a

VFRGS e posteriormente a RFFSA não investiam em publicidade. No entanto, boa parte dos anúncios publicitários dos periódicos eram para a venda de caminhões e veículos de passeio.

Nos discursos da imprensa, ficava nítido que, ao passar das décadas, a ferrovia não era considerada mais como fundamental ou mesmo útil à economia da região. Os trabalhadores também percebiam que sua função como ferroviários não ocupava o mesmo espaço social de antes.

Adriana Romero Lopes (2015) que em sua pesquisa de mestrado dedicou-se a estudar a construção da dignificação da profissão de ferroviário no norte do Rio Grande do Sul, destaca que nas décadas de 1950 e 1960, os trabalhadores ferroviários tinham certa estabilidade e seu trabalho, naquela época, ainda tinha destaque, sendo considerado de utilidade pública. A fala a seguir, mostra que o declínio da ferrovia, inevitavelmente, afetou os trabalhadores em sua representação social e pessoal:

O ferroviário passou a ser olhado de outra forma e isso aí (valorização do ferroviário na sociedade) acho que é nostalgia das pessoas. Após, quando deixou de circular o trem de passageiros já começaram a lamentar. E quando, na verdade, aqui no nosso trecho que é Passo Fundo-Marcelino, os trens pararam de circular praticamente aí o pessoal começou a pensar de outra forma, mas na verdade o ferroviário não tinha prestígio. Lá um ou outro, aí a pessoa tinha que tentar fazer seu nome no local (ENTREVISTADO 1, 2016).

Se a ferrovia era não tão útil economicamente para aquele território a sua presença como elemento físico não podia ser negada. Assim, ela passou a ganhar espaço como elemento de constituição histórica local e um caráter quase mítico. Muitas vezes, os estudos têm ressaltado apenas o lado positivo da ferrovia, que teria trazido o progresso e desenvolvimento para este espaço e que sua reativação proporcionaria novamente tal desenvolvimento:

A empresa concessionária da malha ferroviária da região, ALL, ao assumir a concessão em 1997, desativou trechos ferroviários que não condiziam com suas estratégias econômicas, entre eles o Trecho Passo Fundo-RS/Marcelino Ramos-RS. Tal fato desrespeitou o contrato de concessão e a população regional e local, a qual dependia do modal de transporte ferroviário para escoamento da produção agrícola, mas também para o recebimento de mercadorias (FACCIO, 2012, p. 51).

A afirmação contida na citação pode ser em partes contestada, uma vez que, como procurado demonstrar, o Alto Uruguai não dependia de maneira significativa do transporte ferroviário pelo menos desde a década de 1980. Portanto, o período e as análises contidas nesse capítulo, procuram explicar os processos de progressivo declínio da ferrovia no norte do estado, tendência que apenas acompanhava o contexto maior das ferrovias brasileiras, com condições técnicas precárias e poucas possibilidades de ser vetor do desenvolvimento.

As políticas neoliberais empreendidas pelo Estado brasileiro a partir da década de 1990, que serão tratadas no próximo capítulo desse trabalho, resultaram inevitavelmente na desestatização das ferrovias brasileiras, e consequente desativação do trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos e de tantos outros que foram entregues à iniciativa privada em situação de quase abandono. Assim, não seria o capital privado que recuperaria décadas de falta de investimento estatal.

Vê-se, em análise as fontes, que o discurso sobre a ferrovia vai se alterando conforme o período histórico. No início do século, foi à ferrovia que se atribuiu o progresso do território por onde ela atravessava. Com o passar das décadas e o declínio desse modal, a ferrovia foi muitas vezes retratada como algo ultrapassado e que, por sua ineficiência, impedia o desenvolvimento dos locais em que estava presente, não proporcionando, por exemplo, o adequado escoamento da produção ou dificultando o tráfego urbano de veículos automotores.

Mais recentemente, é dada ênfase ao papel histórico desempenhado pela ferrovia na constituição dos municípios, o que se transformou, com sua desativação, em um discurso saudosista e nostálgico e ao mesmo tempo problemático, quando simplesmente reivindica a volta desse transporte, como se quando da sua desativação ele estivesse operando com grande fluxo. Assim, faz-se necessário compreender a trajetória da ferrovia nesse território, bem como a crítica sobre décadas de sua ineficiência o que se espera tenha sido, em parte, alcançado por este capítulo.

3 DESESTATIZAÇÃO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO E DESATIVAÇÃO DO TRECHO PASSO FUNDO-MARCELINO RAMOS

Esse terceiro e último capítulo discute os contextos históricos e as políticas de desestatização de serviços públicos que resultaram na desativação do trecho ferroviário de Passo Fundo a Marcelino Ramos no ano de 1997. Esse trecho foi desativado, a exemplo de inúmeros outros no país, após a concessão da ferrovia ao capital privado e sob a alegação de ser inviável economicamente. Nesse capítulo, é dada continuidade ao uso da imprensa e da História Oral como fontes primárias, além do edital e contrato de concessão da Malha Sul. No entanto, deve-se considerar as poucas referências à desativação da ferrovia na imprensa, o que também pode ser interpretado como reflexo do pouco impacto que isso causou, à época, para a economia do território em estudo. Assim, a História Oral assume importância por meio das impressões dos trabalhadores que viveram o processo de desestatização da RFFSA e desativação do trecho.

3.1 A década de 1990 e o neoliberalismo

A partir da década de 1990, o neoliberalismo passou a ter grande influência nos rumos da economia e da política de parte considerável do mundo. As políticas neoliberais se desenhavam desde a década de 1970 e se efetivaram por meio da atuação de governantes como Ronald Reagan, nos Estados Unidos, e Margaret Thatcher, na Inglaterra.

Perry Anderson (1995) localizou as origens do neoliberalismo após a Segunda Guerra Mundial em algumas regiões da Europa e da América do Norte, onde o capitalismo era hegemônico. *O Caminho da Servidão* escrito em 1944 por Friedrich Hayek, é considerado seu texto de origem. O livro, segundo Anderson, atacava quaisquer limitações de mercado por parte do Estado, considerando-as ameaças à liberdade econômica e política.

Ainda conforme Anderson (1995), Hayek reuniu alguns intelectuais que partilhavam de suas ideias, como Milton Friedman, Karl Popper e Michael Polanyi, fundando a Sociedade de *Mont Pèlerin*, grupo altamente organizado que realizava reuniões internacionais periódicas e que combatia veementemente o keynesianismo e o solidarismo, ou seja:

Hayek e seus companheiros argumentavam que o novo igualitarismo (muito relativo, bem entendido) deste período, promovido pelo estado de bem-estar social, destruía a liberdade dos cidadãos e a vitalidade da concorrência, da qual dependia a prosperidade de todos. Desafiando o consenso geral da época, eles argumentavam que a desigualdade era um valor positivo – na realidade imprescindível em si -, pois disso precisavam as sociedades ocidentais (ANDERSON, 1995, p. 10).

No entanto, apesar das teorias da Sociedade de *Mont Pèlerin*, as bases do Estado de bem-estar social se consolidaram após a Segunda Guerra e o capitalismo viveu uma fase de prosperidade que foi do pós-guerra até o início dos anos 1970, para então entrar em um período de crise. Segundo Eric Hobsbawm:

A uma Era de Catástrofe, que se estendeu de 1914 até depois da Segunda Guerra Mundial, seguiram-se cerca de 25 ou trinta anos de extraordinário crescimento econômico e transformação social, anos que provavelmente mudaram de maneira mais profunda a sociedade humana que qualquer outro período de brevidade comparável. Retrospectivamente, podemos ver esse período como uma Era de Ouro, e assim que ele foi visto quase imediatamente depois que acabou, no início da década de 1970. A última parte do século foi uma nova era de decomposição, incerteza e crise [...] (1995, p. 15).

A crise de 1973, cuja face mais conhecida foi o aumento no preço do petróleo, mudou o cenário vivido até então e as críticas ao Estado de bem-estar social começavam a fazer sentido para muitos. Assim, as ideias neoliberais gradativamente ganharam terreno. A eleição de Margaret Thatcher para primeira-ministra da Inglaterra, em 1979, e de Ronald Reagan para a presidência dos Estados Unidos, no ano seguinte, permitiram que o neoliberalismo fosse efetivamente colocado em prática.

Para Hobsbawm (1995), nas décadas de 1980 e 1990 vieram a tona problemas que pareciam superados e esquecidos como o desemprego em massa, depressões econômicas, disparidades entre os mais pobres e os mais ricos e entre o que os estados arrecadavam e gastavam. Isso propiciou o terreno fértil para a disseminação da onda neoliberal.

Perry Anderson (1995) ressaltou que, ao longo da década de 1980, outros países europeus como Alemanha e Dinamarca elegeram governos alinhados com a direita e aderiram aos ideais neoliberais. Nesse período, o anticomunismo era um dos elementos centrais da ideologia que ganhava novos adeptos. Para Anderson, "os anos 80 viram o triunfo mais ou menos incontestado da ideologia neoliberal nesta região do capitalismo avançado (Europa e América do Norte)" (1995, p. 12).

Conforme Anderson, o modelo inglês de neoliberalismo de Thatcher foi o pioneiro¹¹ e também o mais puro deles. Na prática, suas ações consistiram em contração da emissão de moeda, aumento da taxa de juros, redução dos impostos sobre altos rendimentos, abolição dos controles sobre os fluxos financeiros, legislação anti-sindical e corte de gastos sociais. Além disso, foi implantado um forte programa de privatizações que iniciou pela habitação pública e seguiu com indústrias de base como aço, eletricidade, gás e petróleo (ANDERSON, 1995).

Para Anderson (1995) os demais países do norte da Europa foram mais cautelosos que a Inglaterra na implantação das medidas neoliberais. No entanto, no final dos anos 1980, eram poucos os países que resistiam a essa ideologia no mundo capitalista avançado. Nos anos 1990 e com o fim da Guerra Fria, consolidou-se ainda mais a hegemonia neoliberal, sendo suas políticas adotadas até por governantes que não se declaravam abertamente alinhados com o neoliberalismo, como François Mitterrand, na França.

Na América Latina, a adesão definitiva ao neoliberalismo começou em 1988 com as presidências de Carlos Salinas, no México, seguido por Menem, na Argentina e Carlos Perez na Venezuela, ambos eleitos em 1989, além de Alberto Fujimori no Peru, em 1990.

No Brasil, para Lavínia Barros de Castro (2011), os anos 1980 foram marcados politicamente como um período de redemocratização, com destaque às "Diretas Já" no ano de 1984 e da promulgação de uma nova Constituição em 1988. Na economia, foi um período de sucessivos planos econômicos em busca do combate à inflação e da estabilização econômica. Os Planos Cruzado, Bresser e Verão, não conseguiram conter a inflação, mas possibilitaram momentos de crescimento da produção no país. Neste sentido, a economia brasileira dava sinais de recuperação desde o início daquela década, resultado também de um cenário mundial que se recuperava após a instabilidade dos anos 1970.

Segundo Castro (2011), muitos brasileiros acreditavam que a democracia resolveria não apenas as questões dos direitos civis e políticos no Brasil, mas também econômicas e sociais:

No imaginário de milhões de brasileiros que iam as manifestações pelo direito de eleger o presidente da República, a democracia não apenas traria de volta as liberdades civis e políticas como, também, o fim da inflação, o

¹¹ Perry Anderson também destaca o Chile sob a ditadura do General Augusto Pinochet como “o verdadeiro pioneiro do ciclo neoliberal da história contemporânea” (ANDERSON, 1995, p. 19) que quase uma década antes de Thatcher adotou programas como a desregulamentação, repressão aos sindicatos e privatizações, servindo como uma espécie de experiência piloto aos observadores ingleses.

retorno do crescimento e a sonhada redistribuição de renda. O ambiente nacional, em suma, era de esperança e confiança na introdução de profundas mudanças (2011, p. 98).

Assim, a década de 1990 iniciou sob uma certa euforia política, resultado do fim da ditadura militar e da eleição direta para presidente. Fernando Collor de Mello foi o primeiro presidente eleito pelo voto direto desde 1961. Segundo Castro (2011), Collor assumiu a presidência com um discurso de combate à corrupção e promessas de mudanças radicais na política econômica. Suas propostas de campanha, e posteriores ações no governo (1990-1992), deram início, no Brasil, à ruptura do modelo de forte intervenção estatal na economia¹², diretrizes que seriam acentuadas no governo de Fernando Henrique Cardoso (1994-2002).

Para Nelson Werneck Sodré (1998), o governo Collor representou a vitória do neoliberalismo no Brasil. As mudanças que essa doutrina propunha foram apresentadas como modernas e progressistas. Junto a ele, dizia-se, viria o desenvolvimento econômico e social. No entanto, Sodré alertou que elas contribuiriam para reforçar o quadro de desigualdade tão presente no país. O Brasil, segundo Sodré (1998), apresentava muitos atrativos para o capital estrangeiro, dentre eles, suas riquezas naturais e uma imensa força de trabalho a baixo custo. Para o autor, o neoliberalismo se configurava como uma nova forma de colonização, sob a imagem de que no livre mercado todos poderiam apresentar-se em igualdade de condições sem a intervenção reguladora do Estado. O livre mercado comandaria um novo momento para o país.

Também para Emir Sader (1999) o governo Collor implantou o primeiro governo neoliberal coerente no Brasil. Entre suas medidas, estavam a facilitação para a importação de produtos que iam de brinquedos à automóveis. Também naquele governo, houve um desmonte do funcionalismo público com achatamento de salários, fazendo com que os quadros qualificados migrassem para a iniciativa privada, que pagava melhor e possibilitava melhores perspectivas de crescimento na carreira.

Conforme Renato Baumann (1999), a última década do século XX representou, no Brasil, uma virada em relação às quatro décadas antecedentes, quando as características

¹² Este modelo de desenvolvimento por meio da ação estatal vinha desde o pós-Segunda Guerra Mundial em que o Estado participava diretamente em setores considerados estratégicos e prioritários como transportes, energia, mineração, siderurgia e petroquímica. A estrutura industrial brasileira também pôde ser em grande medida efetivada devido à intervenção e liderança do Estado no processo.

básicas eram uma economia fechada, com forte presença do Estado nos setores produtivos e de serviços e, ainda, caracterizadas pela alta inflação. A partir de então, fruto das imposições neoliberais e da posição do governo, houve uma redução do papel do Estado na economia, abertura comercial, bem como uma estabilização dos preços, reflexo da baixa inflacionária.

Baumann (1999) analisou que os anos 1990 no Brasil podem ser considerados uma década de reformas. Entre as principais estavam a reforma comercial, a abertura ao capital financeiro externo, as reformas administrativa e de programas sociais. Algumas das reformas citadas, iniciaram ainda no final dos anos 1980, como as liberalizações do comércio exterior por meio da redução das alíquotas tarifárias, por exemplo, e as privatizações. No entanto, esses processos se tornaram mais significativos e efetivos a partir da década de 1990.

A desestatização de empresas pertencentes ao Estado foi uma das medidas que caracterizaram a opção dos governos brasileiros pelo neoliberalismo e que marcaram a década de 1990. Neste sentido, Baumann (1999) apontou que as reformas levadas a cabo, com destaque para as privatizações e reformas na seguridade social, requereram importantes mudanças constitucionais no país. Isso só pôde ser efetivado por vontade e força política, que no caso foram alcançadas com base em um consenso entre a classe política e os agentes econômicos dominantes, o que demonstrava o alinhamento da elite econômica com as novas diretrizes neoliberais implantadas no Brasil. Isto é:

Os esforços de privatização foram iniciados no início da década de 1980, mas foi apenas em meados dos anos 1990 que o processo tornou-se realmente significativo. No período 1991-98, o total de receitas geradas pelo programa de privatização chegou a US\$ 58 bilhões (referentes a empresas do governo federal), mais US\$ 29 bilhões (oriundos de empresas estaduais). Tudo isso correspondeu a um total de US\$70 bilhões em ativos vendidos, mais US\$ 17 bilhões em transferência de dívidas (BAUMANN, 1999, p. 24).

Baumann afirmou que, pelo montante de recursos envolvidos, as privatizações brasileiras ocorridas na década de 1990 foram um dos maiores processos de privatização¹³ do mundo.

¹³ Percebe-se que o termo privatização tem sido comumente usado pelos meios de comunicação e mesmo no meio acadêmico, como um termo genérico para se referir às operações de alienação de direitos pelo Poder Público, mesmo nos casos em que o termo mais adequado é concessão, conforme será discutido posteriormente.

Segundo Castro (2011), muitas das decisões do governo brasileiro no início da década de 1990 foram baseadas no Consenso de Washington. Essa foi a denominação de uma série de recomendações econômicas, resultados de um encontro ocorrido na capital estadunidense em 1989, que reuniu lideranças políticas e agentes financeiros, como o Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Mundial e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BIRD). Essas recomendações eram voltadas a países em desenvolvimento. Entre as medidas, estavam a disciplina fiscal, a redução da interferência do Estado na economia e a liberalização financeira e comercial. As privatizações também eram medidas recomendadas aos países latino-americanos.

Outro aspecto indissociável do neoliberalismo na década de 1990 foi a globalização. Para Hobsbawm (1995), a partir dessa década a economia passou a ser cada vez mais transnacional, ou seja, fronteiras e territórios passaram a não ser mais limitadores para a atuação das grandes empresas. Disso resultou alguns aspectos que se tornariam a lógica da economia mundial: as empresas transnacionais ou multinacionais, uma nova divisão internacional do trabalho e o *offshore*, ou seja, registrar a sede da empresa em países que concedem benefícios fiscais e têm menor fiscalização.

Segundo François Chesnais (1996), a expressão "mundialização do capital" que corresponde ao termo inglês "globalização" significa a capacidade que os grandes grupos oligopolistas têm de adotar condutas globais. O termo global, segundo Chesnais, surgiu nos anos 1980 nas grandes escolas ligadas à administração empresarial. Logo, também seria incorporado no discurso neoliberal. Assim, para Chesnais, a globalização ou mundialização "diz respeito às políticas de liberalização, de privatização, de desregulamentação e de desmantelamento de conquistas sociais e democráticas, que foram aplicadas desde o início da década de 1980, sob o impulso dos governos de Thatcher e Reagan" (1996, p. 34). Prosseguindo em sua análise, Chesnais ressaltou que, não obstante a mundialização, como atualmente conhecida, ter iniciado no fim do século XX em algumas atividades, ela é bastante antiga, como no transporte marítimo e nas atividades mercantis. Neste sentido, o autor francês apontou que as ferrovias foram as formadoras dos primeiros grupos de investimentos internacionais.

Conforme Sodré (1998), o conceito de globalização nasceu no contexto da queda do Muro de Berlim, que pode ser considerada a imagem simbólica do fim para o qual se encaminhava a União Soviética. Esse momento simbólico foi a abertura para uma

incontestável e absoluta dominação capitalista no mundo. "Não havia mais o que discutir, o mundo era um só" (SODRÉ, 1998, p.15). Ainda segundo Sodré, a ideia da globalização, naquele momento histórico, fazia algum sentido. Apesar de utópica, a ideia do fim dos antagonismos entre os países, o fim das fronteiras enquanto geradoras de diferenças que resultavam em guerras, lutas e competições, era atraente. No entanto, sabia-se que não havia perspectivas para que isso se concretizasse dessa forma.

Desta maneira, vê-se que neoliberalismo e globalização foram processos inseparáveis e compartilharam muitas diretrizes e orientações. Para o neoliberalismo, segundo Sodré (1998), o Estado era o agente que impedia o progresso e o desenvolvimento. Como mal gestor que era, não deveria mais operar em áreas em que a iniciativa privada pudesse atuar. O Estado, que outrora havia injetado recursos nas áreas em que o capital privado era incapaz ou desinteressado em prover, deveria, a partir de então, retirar-se. Para Sodré:

Os serviços públicos que eram, ao tempo da economia colonial, e ao largo da economia dependente, geridos por empresas estrangeiras, as ferrovias que os ingleses construíram, com contratos privilegiados com um século de duração e garantia de juros, toda a estrutura econômica que o desenvolvimento material e o processo de urbanização exigiram e que haviam passado à gestão do Estado, deveriam ser postos em hasta pública e privatizados (1998, p. 19).

Pela análise das ferrovias no Rio Grande do Sul, temos nitidamente o quadro apontado por Sodré. Inicialmente, foram grupos estrangeiros que ganharam o direito para sua construção e exploração. Isso feito sobre a garantia de juros e de exploração bastante vantajosas. Em 1920, o governo do estado retomou sua gestão, recebendo-as em uma condição deplorável e sob o pagamento de indenização ao grupo estrangeiro. Em 1959 a União retomou sua administração, o que foi considerado pelo governador Brizola um alívio às contas do Rio Grande do Sul, conforme referido no segundo capítulo. E após quase quatro décadas sob administração federal e uma rígida política de desligamento de pessoal e saneamento financeiro, como tratado a seguir, as ferrovias do estado foram entregues novamente à iniciativa privada, por um valor que pode ser considerado muito abaixo do aceitável, se analisarmos o potencial de exploração desse meio de transporte.

Voltando ao contexto da década de 1990 no Brasil, no governo Collor houve a desestatização de importantes empresas públicas como a Companhia Siderúrgica Nacional, Companhia Siderúrgica Paulista e a Aço Minas Gerais S.A. Itamar Franco, que assumiu a

presidência no lugar de Fernando Collor, que havia renunciado à presidência do país em meio a um processo de *impeachment*, deu continuidade à política econômica de seu antecessor.

Mas foi a nomeação de Fernando Henrique Cardoso para o Ministério da Fazenda que mudaria os rumos do país por meio da implantação de uma nova moeda, o Real. A política econômica adotada e a moeda diminuíram significativamente a inflação no país. Com a vitória de Cardoso nas eleições presidenciais de 1993, teve prosseguimento a campanha de desqualificação dos serviços e dos servidores públicos, havendo uma nova retomada de desestatizações que então incluíram as telecomunicações, o setor energético e de transportes. Foi no seu primeiro mandato que houve a concessão da malha ferroviária brasileira para à iniciativa privada.

3.2 Desestatizações: concessões e privatizações

A competência da União de explorar os serviços de transporte ferroviário é uma previsão da Constituição de 1988, nos seguintes termos:

Art. 21. Compete à União:

[...]

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

[...]

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território (BRASIL, 1988).

Inicialmente, cabe ressaltar que há, muitas vezes, uma utilização indistinta, seja na bibliografia e nas fontes de pesquisa como a imprensa, dos termos desestatização, privatização e concessão para expressar formas pelas quais a Administração Pública aliena ou transfere propriedades e repassa a execução de serviços públicos a terceiros.

Embora haja controvérsia entre os estudiosos acerca do assunto, a posição predominante e que vai ao encontro à legislação brasileira é de que, dentre esses termos, desestatização é o de maior abrangência, sendo as privatizações e as concessões tipos específicos de desestatização. Ou seja, pela definição legal, as ferrovias brasileiras foram concedidas à iniciativa privada e não privatizadas como é muitas vezes afirmado.

Segundo Toshio Mukai (2007), pela concessão não há transferência da propriedade ou do direito do Estado, que deve agir como agente regulamentador e fiscalizador, podendo e devendo interferir ou mesmo extinguir a concessão caso a empresa concessionária não esteja cumprindo com suas obrigações. Na privatização, a transferência se dá de maneira juridicamente irreversível, pois há a alienação, ou seja, a transferência de domínio ou propriedade do bem, no caso, da empresa estatal e do direito de exploração daquela área/setor da economia.

A Lei nº 8.031, de 1990, criou o Programa Nacional de Desestatização (PND), cujos principais objetivos alegados pelo governo eram permitir que a iniciativa privada explorasse atividades indevidamente geridas pelo poder público, contribuir para a redução da dívida pública, colaborar para a modernização do parque industrial do país e permitir que a administração pública concentrasse seus esforços em atividades em que a presença do Estado fosse indispensável, dentre outras. Vê-se que as cláusulas contidas na Lei alinhavam-se aos ideais neoliberais discutidos no subtítulo anterior e que estavam sendo implantados no Brasil, bem como ao discurso de ineficiência do transporte ferroviário encontrado de forma recorrente na imprensa.

Essa primeira Lei de 1990 foi posteriormente revogada pela Lei Federal nº 9.491, de 1997, alterando, assim, alguns dos procedimentos originais relativos ao PND. Para Dilma de Andrade de Paula (2009) a aprovação do Programa era uma resposta ao saneamento financeiro exigido pelos órgãos internacionais como o FMI aos países latino-americanos, correspondente também à ideia de um Estado que seria mau administrador, em uma campanha de enaltecimento do terceiro setor, comandado pela sociedade civil.

O Decreto nº 473, do ano de 1992, assinado pelo então presidente da República Fernando Collor de Mello, incluiu a RFFSA, a Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. e a Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (VALEC) no Programa Nacional de Desestatização. No entanto, o processo foi levado a cabo cinco anos depois no governo de Fernando Henrique Cardoso, ficando excluída a VALEC.

Para Castro (2011), durante os anos 1990 o Plano Nacional de Desestatização foi prioridade dos governos brasileiros. No entanto, ainda segundo Castro, muitas das expectativas de receita e cronograma do PND não se concretizaram, principalmente nos governos Collor e Itamar (1990-1994). Castro apontou alguns possíveis fatores que não possibilitaram o pleno êxito das desestatizações neste primeiro momento, dentre eles a má

situação financeira de muitas empresas estatais, que precisavam ser sanadas para que houvesse interesse do capital privado; a pouca credibilidade do governo; a limitação constitucional que impedia que jazidas e o setor elétrico fossem vendidos para estrangeiros; e a pouca experiência brasileira em desestatizações.

Ainda assim, a situação de muitas das empresas estatais fazia com que poucos tivessem, naquele momento, argumentos para contestar as desestatizações. No caso específico das ferrovias, conforme Silveira (2003), a RFFSA apresentava sucessivos deficit operacionais, seus serviços se mostravam ineficientes e incapazes de competir com outros modais e a empresa não demonstrava capacidade de se adaptar à lógica empresarial. Os argumentos e discursos do governo de que as concessões desonerariam o Estado, de que haveria uma melhora nos serviços prestados diante dos investimentos da iniciativa privada, bem como fomentos à indústria e à construção civil decorrentes desses investimentos, fizeram com que a sociedade, de maneira geral, apoiasse as desestatizações.

Tabela 5 – Dados das Desestatizações no Brasil (1991-1998)

Setor	Número de Empresas	Ativos Vendidos	Transferência de Dívida	Total (US\$)
Aço	8	5.562	2.625	8.187
Petroquímica	27	2.698	1.003	3.701
Energia Elétrica	3	3.907	1.670	5.577
Ferrovias	6	1.697	-	1.697
Mineração	2	3.305	3.559	6.864
Telecomunicações	21	2.6970	2.125	29.095
Outras	14	2.442	344	2.786
Empresas Federais	81	46.581	11.326	57.907
Empresas Estaduais	26	23.724	5.311	29.035
Total	107	70.305*	16.637	86.942*

Fonte: Retirado de BAUMANN, Renato. O Brasil nos anos 1990: uma economia em transição. In: *Brasil: uma década em transição*. Rio de Janeiro: Campus, 1999. p. 25.

Inclui vendas de participações monetárias.

Quando o PND se efetivou, a maioria dos recursos oriundos das desestatizações foram provenientes de setores como aço, petroquímica e fertilizantes, conforme consta na Tabela 5.

Pelos dados apresentados, também fica claro o baixo valor envolvendo a desestatização das ferrovias, único setor que não transferiu dívidas para as empresas concessionárias.

Em relação a maior eficiência das empresas geridas pelo capital privado, tantas vezes apontada como justificativa para as privatizações e concessões, Baumann (1999) aponta que a mudança não foi tão significativa como inicialmente planejado. Também não houve a tão propalada redução da dívida e da máquina pública. A contribuição das empresas para o desenvolvimento social do país também foi questionada por Baumann:

A privatização de empresas públicas, junto com as mudanças de regulamentação e a quebra de monopólio público de vários setores, melhoraram a atividade do capital privado. Entretanto, o capital privado tornou-se mais ativo apenas no setor produtivo, permanecendo bastante limitadas as suas contribuições aos gastos sociais. Embora as empresas privadas e as ONGs tenham durante muito tempo participado na prestação de serviços sociais, a maior parte desses serviços continua sendo basicamente um atributo do setor público (1999, p. 44).

Em relação à desestatização do transporte ferroviário, Baumann (1999) apontou que após as concessões, os investimentos em ferrovias no Brasil permaneceram limitados e as restrições do setor também se mantiveram, principalmente pela falta de integração com outros modais. Essa falta de investimentos contrastou com setores como as telecomunicações, em que os montantes investidos associados às privatizações impressionam.

Apesar de ter sido incluída no PND em 1992 e das concessões das ferrovias terem se efetivado entre os anos de 1996 e 1998, o encerramento do processo de liquidação da RFFSA se deu apenas em 2007, por meio da Lei 11.483.

Conforme De Paula (2009), a extinção da RFFSA não convenceu alguns setores da sociedade como entidades de preservação, organização de classes de trabalhadores e mesmo vozes isoladas que se levantaram contra a extinção do órgão e a passagem das ferrovias à iniciativa privada. No entanto, esses movimentos não tiveram força. Com as concessões, a lógica do transporte ferroviário no Brasil se alterava mais uma vez:

A concepção [...] da ferrovia enquanto transporte com vínculo social, voltado ao desenvolvimento da nação, era justamente o que estava sendo solapado no momento. As medidas tomadas no setor pretensamente buscavam a desoneração do Estado com os déficits ferroviários, o reconhecimento de sua incapacidade para o investimento e a perspectiva de atrair a iniciativa privada para a área. E “desonerar” significa justamente romper o vínculo social, não admitindo a necessidade de subsídios e

adotando-se o critério mercadológico, segundo o qual o transporte, enquanto indústria, deve ser voltado ao lucro. E lucrar neste setor significa transportar, essencialmente, cargas (muito) remuneradoras destinadas ao mercado exportador (DE PAULA, 2009, p. 60).

Apesar da retirada do Estado de setores estratégicos do país com a desestatização, ele deve continuar atuando como regulador e fiscalizador da prestação dos serviços públicos por meio das agências reguladoras, conforme previsão constitucional. No entanto, essa é uma grande deficiência do Estado brasileiro. Neste sentido, Márcio Rogério Silveira (2003), apontou para a incapacidade do Estado em cumprir com suas obrigações de regulamentação e fiscalização das concessões de serviços públicos essenciais, sendo que algumas empresas foram transferidas antes mesmo que a regulamentação do setor estivesse completa.

Esse foi o caso das ferrovias que tiveram implantada sua agência de regulamentação cinco anos depois de sua concessão à iniciativa privada. A Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), que também é responsável pelos demais transportes terrestres, como rodovias, foi criada por meio da Lei n.º 10.233, de 2001. Enquanto autarquia especial, é vinculada ao Ministério dos Transportes e responsável por regulamentar e supervisionar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes exercidas por terceiros. Também é atribuição da ANTT, segundo a Lei n.º 10.233, administrar os contratos de concessão e arrendamento das ferrovias do país e fiscalizar o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários. Além disso, deve contribuir para a preservação do patrimônio histórico e cultural e da memória ferroviária.

Veremos adiante que, no trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos, a ANTT está descumprindo com a maioria de suas atribuições enquanto responsável por fiscalizar a prestação dos serviços, atualmente inexistentes, e a manutenção dos bens arrendados pela América Latina Logística (ALL).

3.3 A RFFSA no norte do Rio Grande do Sul na década de 1990

Na década de 1990, o Rio Grande do Sul permaneceu como quarta economia entre os estados brasileiros, segundo Jorge da Silva Accurso (2000), atrás de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. As taxas de crescimento do estado foram, considerando o acumulado da década, maiores que as do Brasil. Tal vantagem se deu principalmente nos quatro primeiros anos da década, 1990-1994, em que o estado cresceu 5,4% ao ano, e o Brasil 2,7%.

No entanto, apesar desses dados, para Accurso, a economia rio-grandense se mostrava menos dinâmica nesse período que a de outros estados brasileiros. Caso, por exemplo, do setor agropecuário, se comparado com o centro-oeste brasileiro.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) a microrregião de Erechim apresentava no início da década de 1990, uma taxa de urbanização de quase 60%, com tendência a concentração econômica nas áreas de comércio e indústria. No entanto, de maneira geral, os pequenos municípios ou mantiveram ou perderam população, ao contrário de Erechim que registrou uma elevação de seus índices populacionais, conforme demonstrado na tabela a seguir.

Tabela 6 – Dados populacionais dos municípios providos de estações ferroviárias no trecho a partir de Passo Fundo até Marcelino Ramos na década de 1990

Município	População em 1991	População em 1996
Coxilha	-	3.015
Erebango	3.029	3.131
Erechim	72.318	81.405
Estação	5.531	5.925
Gaurama	6.499	6.353
Marcelino Ramos	7.080	6.711
Sertão	8.938	7.661
Viadutos	8.889	6.474

Fonte: Elaborado por Aline Asturian Kerber com base em dados do IBGE, disponíveis em www.ibge.gov.br.

Dados do ano de 1991 não disponíveis para o município de Coxilha, pois o mesmo se emancipou de Passo Fundo no ano de 1992.

Em relação aos transportes, as rodovias continuavam merecendo a atenção das autoridades e mobilizando grupos políticos e econômicos no Alto Uruguai. As reivindicações tinham como foco o asfaltamento das principais estradas que ligavam os municípios, assunto recorrente na imprensa local. Talvez por estas serem de responsabilidade, principalmente, do governo estadual, ao qual as lideranças locais tinham maior proximidade e poder de pressão, diferente da RFFSA que era de administração federal e, portanto, teoricamente mais distante.

Além das rodovias, durante a primeira metade da década de 1990, outros aspectos pareciam chamar a atenção e mobilizar autoridades e a população como, por exemplo, o fechamento de postos e agências do Banco do Brasil, que estava procedendo ajustes em sua

gestão. Os debates sobre as privatizações também tinham algum espaço nos jornais locais. A privatização do Banco Meridional era o assunto mais recorrente nos periódicos relacionado às desestatizações.

O transporte ferroviário, por sua vez, continuava sendo um tema que aparecia de maneira pontual e esporádica. Se, como analisado no capítulo anterior, as referências ao transporte ferroviário diminuíram na imprensa no final da década de 1980, na década de 1990 algumas passaram a tratar da possível desativação do transporte férreo em parte do trecho.

Em janeiro de 1991, foram localizadas as primeiras referências na imprensa local de uma possível desativação do transporte ferroviário de cargas no Alto Uruguai. No entanto, ela se referia apenas ao trajeto Erechim a Marcelino Ramos. Assim, a imprensa registrou que algumas autoridades estavam se mobilizando para evitar a desativação, notadamente as dos municípios de Marcelino Ramos, Viadutos e Gaurama.

Como referido, as notícias tratavam de uma possível desativação do trecho Erechim a Marcelino Ramos, talvez por isso que as autoridades de Erechim e dos demais municípios providos de estações não se mobilizaram naquele momento, crendo que o transporte ferroviário em seu território não corria risco de desaparecer.

A intenção da Superintendência da Rede Ferroviária de suprimir o trecho que compreende a cidade de Erechim e Marcelino Ramos, está repercutindo negativamente na Região do Alto Uruguai [...]. O prefeito Todeschini (do município de Gaurama) iniciou uma campanha em toda a região pedindo o apoio de todas as lideranças a fim de que este trecho não seja abolido, pois cortaria uma rede que atende a região e os estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul desde 1910, ou seja, oitenta anos (A VOZ DA SERRA, 5 jan. 1991, p. 11).

As alegações da RFFSA para a possível supressão diziam que o trecho era antieconômico. No entanto, o prefeito Egídio Todeschini, de Gaurama, contestava tal alegação:

Não procede a declaração da Rede Ferroviária Federal de que este trecho é antieconômico. Isto ocorre porque o trecho vem sendo mal aproveitado, mas a sua importância vem sendo demonstrada neste momento, pois ele está servindo para que não haja um colapso no abastecimento de álcool no estado (DIÁRIO DA MANHÃ, 4 jan. 1991, p. 09).

Naquele mês de janeiro de 1991, havia ocorrido um acidente no Tronco Sul que estava inviabilizando a passagem de composições naquela linha, por isso a notícia do *Diário da Manhã*, de 4 de janeiro, refere que a ferrovia no Alto Uruguai estava garantindo o abastecimento de álcool no estado, pois foi utilizada como ligação alternativa entre Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Esse fato de que o trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos passou a ser utilizado como passagem alternativa ao Tronco Sul, principalmente quando ocorriam acidentes na Linha que ligava Lages, em Santa Catarina, a Vacaria, no Rio Grande do Sul, é um aspecto bastante citado pelos jornais e também referido nas entrevistas realizadas com ex-ferroviários trabalhadores da RFFSA.

Na figura abaixo temos uma fotografia da estação ferroviária do município de Gaurama na década de 1990. É possível perceber o estado precário de conservação do imóvel pertence à RFFSA e que, à época, ainda era um bem utilizado na operacionalização da ferrovia.

Figura 10 – Estação ferroviária de Gaurama/RS. Década de 1990



Fonte: Museu Municipal Irma Celina Schardong, Gaurama/RS.

Também em meados da 1991, a Rede Ferroviária foi ponto de discussão no Poder Legislativo do município de Erechim. A proposta era para a retirada dos trilhos do centro da cidade.

O Vereador Luiz Frizzo da banca do PMDB protocolou na Câmara Municipal, projeto de Lei, atualmente tramitando nas comissões técnicas, visando a retirada do centro da cidade da circulação de Trens da Rede Ferroviária Federal. O Vereador valendo-se da autonomia do Município para legislar sobre a circulação do trânsito em seu perímetro urbano e entendendo que a circulação de trens pelo centro da cidade, entrecortando ruas e avenidas sem passagem de nível é incomodo à comunidade, propõe que a linha férrea seja realocada a partir de um ponto compatível além do Viaduto da BR-153, localizado em frente ao Aeroporto [...] guardando-se apenas um ramal de carga e descarga para a Cotrel e Cesa. O Vereador propõe mais, que a área central utilizada pela Estação Ferroviária de Erechim, seja repassada ao município em troca de serviços de realocação da nova linha, para no local construir-se um centro esportivo e de lazer, e os demais terrenos alienados aos confrontantes ao longo da linha desativada. [...] É louvável a iniciativa do edil peemedebista, embora o transporte ferroviário esteja entre os menos valorizados no momento, o transporte pesado, o transporte de grãos ainda encontra no trem o seu meio mais barato e mais seguro de circulação. De outra parte o trânsito de trens no centro urbano de Erechim, entrecortando sua bela avenida Maurício Cardoso não mais tem sentido, mormente quando os trens que se destinam ao Norte do País, por aqui não mais transitam e nem os que transportam passageiros (DIÁRIO DA MANHÃ, 06 jun. 1991, p. 09).

Alguns aspectos do trecho da matéria podem ser destacados. Vemos que a proposta não demonstra preocupação com o patrimônio histórico que a área central ocupada pela ferrovia representava, já que o vereador propunha a construção de uma área esportiva e de lazer possivelmente no lugar da estação férrea. Também não parece demonstrar como preocupação principal a segurança das pessoas, uma vez que os trens atravessavam vias com grande movimento, mas sim com aspectos de interesses imobiliários e econômicos considerando que não fazia sentido que os trens entrecortassem “a bela avenida Maurício Cardoso”.

A matéria também confirma que os trens que saíam do Rio Grande do Sul não passavam mais por esse trecho, ou seja, esse trecho não era mais necessário como um trecho de passagem, o que justificaria sua manutenção e existência. Neste sentido, restaria a ferrovia escoar a produção agrícola local, o que talvez não fosse suficiente para justificar a sua operacionalização.

Chama também atenção a legenda da foto que ilustrava a matéria “A retirada de trilhos do centro do município de Erechim é um assunto frequente nas reuniões das lideranças. A desativação gradativa do transporte ferroviário acelera e amadurece a idéia” (DIÁRIO DA MANHÃ, 06 jun. 1991, p. 09). O trecho transcrito passa a impressão de que a desativação da

ferrovia era algo inevitável e mesmo positivo, que revolveria os inúmeros problemas que uma ferrovia na área central estava causando.

Na mesma época, outro vereador protocolou na Câmara um pedido de informações dirigido ao Departamento de Patrimônio da RFFSA, relativo aos aluguéis dos imóveis da Rede em Erechim. Segundo o vereador, nos terrenos da ferrovia, localizados em excelentes pontos, foram se instalando empresas, mas o reajuste dos aluguéis ao longo do tempo foi irrisório. O vereador pedia que os aluguéis fossem revistos e que os valores arrecadados fossem revertidos para a conservação da estação.

O vereador também queria que os aluguéis das casas dos ferroviários fossem revertidos para sua conservação. Para o vereador “[o] aluguel, apesar de pequeno, deveria estar sendo utilizado nas melhorias das residências, o que não ocorre, fazendo com que fatalmente, estas casas, num perímetro nobre da cidade, permaneçam num aspecto terrível tanto interno quanto externo” (DIÁRIO DA MANHÃ, 20 jun. 1991, p. 7). Mais uma vez, vê-se que as questões imobiliárias pareciam estar acima de outras preocupações, apesar da aparente boa intenção do vereador.

As discussões sobre o projeto prosseguiram, sendo a maioria dos vereadores favoráveis à modificação de traçado dos trilhos no perímetro urbano de Erechim. No entanto, os mesmos estavam cientes das dificuldades financeiras e mesmo legais para a realização da mudança. Nos relatos contidos no jornal, sobressai a opinião do vereador Loredan Tonin que “[...] considera que a matéria em sugestão talvez se torne realidade brevemente, com a desativação do trecho ferroviário Erechim a Marcelino Ramos” (DIÁRIO DA MANHÃ, 18 set. 1991, p. 13).

Mais uma vez, vê-se que a desativação do trecho Erechim a Marcelino Ramos era dada como certa. Também percebe-se que, aparentemente, as autoridades de Erechim não estavam preocupados com a desativação da ferrovia dali até Marcelino Ramos.

Em relação a retirada dos trilhos do centro de Erechim, o projeto não teve prosseguimento, pois foi idealizado na iminência da desestatização do transporte ferroviário e também, pode-se analisar, com algumas décadas de atraso. Como tratado no capítulo anterior, Passo Fundo havia realizado as alterações no seu traçado ainda na década de 1970.

Foi na década de 1990 que outra questão social de extrema relevância, e que ainda atualmente persiste, passou a ser registrada pela imprensa no Alto Uruguai: as invasões da

faixa de domínio da ferrovia por famílias de baixa renda, conforme registrou o Jornal *A Voz da Serra* no ano de 1993:

Mais de cem famílias invadiram a área de segurança da Rede Ferroviária, fazendo com que a mesma solicitasse a Justiça pedido de liberação da área, até mesmo por segurança das pessoas que lá instalaram-se [...]. Trata-se de um caso social, disse o Agente (da Estação ferroviária de Erechim) que envolve a Prefeitura Municipal através da Secretaria do Trabalho e Ação Social, visando encontrar uma solução, pois trata-se de famílias altamente carentes que não tem onde residir. Procuramos ouvir a manifestação do Secretário do Trabalho e Ação Social [...] o qual foi taxativo que 'somente será tomada pela municipalidade alguma atitude após tratativas diretamente com a Rede Ferroviária Federal, pois esta é a responsável pela fiscalização da área de 15 metros. [...] Devemos dialogar e encontrarmos soluções, não através da retirada de famílias, com ônus ao município e nem com a ação do Poder Judiciário, fato que temos conhecimento' (24 jun. 1993, p. 1).

Como citado, as invasões na faixa de domínio iniciaram ainda na década de 1990, com a ferrovia ativa, fruto da situação de vulnerabilidade social dessas famílias, e provavelmente da percepção de que aqueles lotes de terra estavam disponíveis e de que não havia risco de se estabelecerem naquele local, uma vez que o movimento de trens era cada vez menor.

A Figura 11 ilustrou a capa do jornal *A Voz da Serra* e mostrou as precárias moradias das famílias que invadiram a faixa de domínio da RFFSA em Erechim.

Figura 11 – Imagem de capa do jornal *A Voz da Serra*



Fonte: Jornal *A Voz da Serra*, 24 jun. 1993, p. 1.

O problema das invasões na faixa de domínio da ferrovia continuaram e se agravaram após a desativação do transporte ferroviário no trecho estudado. A postura do Secretário de Habitação e Ação Social do município de Erechim à época, nos leva a crer que a desativação desonerou, momentaneamente, o poder público da responsabilidade de uma providência imediata em relação à retirada dessas famílias da faixa de domínio. Para Ana Júlian Faccio:

As ocupações habitacionais formadas por populações de baixíssima renda nas áreas urbanas das ferrovias constituem um complexo problema social que atinge praticamente toda a malha ferroviária brasileira. No trecho inoperante Passo Fundo – Marcelino Ramos, este problema também está presente (2011, p. 57).

Ainda conforme Faccio (2011), mais de uma década depois das primeiras invasões uma pequena parcela das famílias denominadas beira-trilhos foi incluída em programas de habitação social no município de Erechim. No entanto, o problema das invasões da faixa de domínio persiste não só por famílias de baixa renda com a finalidade de moradia. Observando-se o território urbano do município de Erechim, vê-se que também são inúmeras as empresas que avançam sobre a faixa de domínio, ocupando-a para pátios, depósitos de materiais e mesmo construindo edificações.

Para Faccio, um dos pontos mais sensíveis de uma possível reativação do trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos está nas populações beira-trilhos. “Os beira-trilhos acabam por ser os principais atores envolvidos nessa reativação, por morarem nas áreas de faixa de domínio ferroviária, são segregados e excluídos pela sociedade e pelo Estado” (2011, p. 51).

Na década de 1990, em paralelo às especulações da desativação do transporte ferroviário de cargas, inicia-se um movimento para o estabelecimento de um trem de passageiros com finalidades turísticas, uma vez que essa modalidade de trens havia parado de circular no início dos anos 1980. A linha em questão se estenderia de Erechim a Marcelino Ramos. Neste sentido, foram realizadas algumas viagens com finalidade social para arrecadação de alimentos que atraiu grande número de pessoas. O chamado “Trem da Fome” seria a primeira etapa da implantação do trem turístico. Em cinco viagens realizadas em um fim de semana, entre as estações de Erechim e Gaurama, atraiu um público de dois mil passageiros (DIÁRIO DA MANHÃ, 9 nov. 1993, p. 4). A iniciativa, no entanto, não teve continuidade. Hoje, um trem turístico realiza viagens do município de Piratuba, em Santa Catarina, a Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul.

Ao longo da primeira metade da década de 1990 as notícias vinculadas nos periódicos locais demonstram que o movimento de composições férreas no Alto Uruguai era cada vez menor. Além disso, reforçam a hipótese de que após a conclusão do Tronco Sul, em 1969, o trecho configurou-se principalmente como uma ligação férrea alternativa e secundária entre Rio Grande do Sul e Santa Catarina. No jornal *A Voz da Serra* de 20 de março de 1993, o título de uma matéria anunciava:

Trens retornam a Erechim

A movimentação de trens nestes últimos dias tem chamado a atenção dos erechinenses. O movimento na Estação Férrea local tem sido intensa, depois que o tráfego de trens, após o acidente registrado próximo a Vacaria no último domingo foi desviado para Erechim via Marcelino Ramos a Santa Catarina. Diariamente um trem chegava a Erechim trazendo cimento, areia e brita [...]. (Agora) são quatro trens diários que aqui aportam com destino ao centro do país [...] Esta movimentação de trens em Erechim poderá inclusive além dos quatro que trafegam diariamente, aumentar para 6 ou 8 comboios dependendo da demanda de cargas (20 mar. 1993, p. 3).

Três dias depois foi noticiado um acidente no perímetro urbano envolvendo um trem e um automóvel de passeio. A declaração do Agente Chefe da estação de Erechim, contida na matéria, reforça que o movimento de trens em Erechim era normalmente baixo, excetuando-se nos casos de ocorrência de acidente no Tronco Sul:

O agente da Estação analisou o acidente lamentando que as pessoas na cidade não estão acostumadas ao grande fluxo de trens. No momento, em consequência do acidente ocorrido em Vacaria, toda a movimentação está sendo feita por esta rota. Chegam a Erechim cerca de 10 trens por dia, um deles a cada duas horas (DIÁRIO DA MANHÃ, 23 mar. 1993, p. 15).

As greves dos trabalhadores da RFFSA também faziam com que a ferrovia fosse interesse da imprensa. Neste sentido, a análise das notícias sobre o movimento grevista pode demonstrar algumas características do transporte ferroviário no Alto Uruguai. Invariavelmente, as notícias referiam que o transporte de cereais e de materiais de construção sofria alguma paralisação em decorrência dos movimentos paredistas.

Em maio de 1995, os funcionários da RFFSA fizeram uma nova greve. O objetivo do movimento, segundo o jornal *Diário da Manhã*, edição de 11 de maio, era obter pagamento do piso salarial e readmissão de 3 mil funcionários que tinham sido demitidos durante o governo Collor. Ainda segundo o jornal, em Erechim, dos 36 funcionários da Rede, apenas

dois aderiram ao movimento. O sindicato da categoria afirmava que no Rio Grande do Sul, dos 4.900 funcionários, 80% estavam paralisados.

No dia 16 de maio, o mesmo jornal noticiava que restava apenas um funcionário da RFFSA em greve em Erechim. Apesar das especulações sobre uma possível falta de cimento no comércio municipal em decorrência da greve, para o jornal isso não se confirmava, pois:

Chegou-se a cogitar que a greve dos ferroviários estaria ocasionando a falta de cimento em algumas empresas que comercializam o produto, mas segundo informações junto a estas empresas, o transporte de cimento e areia já vinha sendo realizado através de caminhões, pois segundo elas devido à safra agrícola faltam vagões à disposição para transportar esses materiais (DIÁRIO DA MANHÃ, 15 maio 1995, p. 1).

Vê-se que o próprio serviço prestado pela RFFSA fez com que os clientes migrassem para o transporte rodoviário. Segundo Alexandre Said Delvaux (2010), os trechos rentáveis da RFFSA, com grande densidade de tráfego, eram superexplorados pela estatal e consequentemente recebiam mais recursos para sua manutenção. No entanto, os trechos com baixa densidade foram sendo negligenciados, não recebendo os recursos mínimos necessários para sua operacionalização. Isso formou um ciclo, em que a pouca demanda pelo transporte resultava em poucos investimentos por parte da RFFSA e a situação precária do serviço prestado resultava em pouca procura dos clientes. Pode-se afirmar que essa situação foi comum no Alto Uruguai e se intensificou ao longo da segunda metade do século XX, quando o transporte rodoviário se consolidou como alternativa às ferrovias.

Mas se desde a década de 1980 o transporte ferroviário no Alto Uruguai não era expressivo, conforme demonstrado pela análise das fontes, por que ele foi mantido pelo Estado até sua passagem para a iniciativa privada?

Delvaux (2010) apontou que a erradicação de trechos deficitários sempre foi assunto controverso nas esferas gerenciais da RFFSA, não havendo consenso sobre o assunto. Além disso, pontuou que as desativações eram vistas como um ato de força e em tempos de abertura política e redemocratização do país, era normal que elas fossem evitadas pelo governo. Além disso, a RFFSA sempre teve um papel social a cumprir, tendo que cobrar tarifas módicas pela remuneração dos serviços prestados e manter ramais mesmo que antieconômicos.

Próximo a data da concessão das ferrovias para a iniciativa privada, um projeto que a longa data vinha sendo pleiteado no norte do estado foi concretizado. O assoalhamento da ponte férrea em Marcelino Ramos, que ligava o Rio Grande do Sul a Santa Catarina,

concluída em 1913. A obra de assoalhamento foi orçada em 1,5 milhão de reais, permitindo, além da passagem das composições férreas, a passagem também de veículos rodoviários, então:

A ponte de 600 metros liga os municípios de Marcelino Ramos (RS) e Piratuba (SC). Hoje não passam mais do que três trens por mês pela ponte servindo de alternativa para quando surge algum problema na travessa de Passo do Socorro na região de Vacaria onde o fluxo de trens é mais intenso (A VOZ DA SERRA, 22 jun. 1996, p. 9).

A permissão para o assoalhamento da ponte por parte da RFFSA pode ser entendida como um indício de que o movimento de composições na ponte era quase inexistente, uma vez que por décadas a empresa havia negado com veemência que a obra fosse realizada, sempre alegando que, por motivos de segurança, não era possível permitir que a ponte fosse dividida entre veículos rodoviários e trens.

Muitos acreditavam que a passagem para o capital privado recuperaria as ferrovias brasileiras. No Alto Uruguai também havia tal expectativa, o que não é difícil de compreender haja visto a situação em que se encontravam estações, locomotivas, vagões e o material permanente das linhas. Conforme *A Voz da Serra*:

Com a privatização cresce a expectativa pela recuperação e retomada de circulação de trens na região sul do país. Marcelino Ramos é uma cidade gaúcha que teve na ferrovia a base de seu crescimento ao longo dos anos e mantém a expectativa da retomada de passagens de trens para voltar a crescer (17 dez. 1996, p. 10).

Vê-se que o periódico tem um discurso, mesmo velado, que é favorável a desestatização, atribuindo à concessão uma possibilidade de recuperação do transporte férreo na região. Pelas fontes consultadas, não é possível perceber claramente se a população em geral e as autoridades vinculavam a desestatização do transporte ferroviário com uma possível desativação do mesmo no Alto Uruguai, apesar das especulações que há muito eram feitas. No entanto, bastou a passagem à administração da iniciativa privada para que, não só o trajeto de Erechim a Marcelino Ramos, mas o trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos, fosse desativado.

3.4 A concessão da Malha Sul e a desativação do trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos

A desativação do trecho ferroviário Passo Fundo-Marcelino Ramos, conforme Faccio (2012), foi oriunda de uma política de privatizações e concessões de setores essenciais da econômica brasileira e de substituição das ferrovias pelo transporte rodoviário, aspectos discutidos anteriormente. Apenas quatro meses após a assinatura do contrato de concessão, a Empresa Ferrovia Atlântico-Sul (FSA), incorporada posteriormente pela ALL, desativou o trecho sob a alegação de que o mesmo era inviável economicamente. Assim, estruturas até então operacionais, como estações, viadutos e trilhos passaram por um processo de progressivo abandono pela empresa concessionária.

A Rede Ferroviária Federal S.A foi incluída no Programa Nacional de Desestatização pelo Decreto nº 473, de 1992. Para dar início ao processo de concessão à iniciativa privada, conforme histórico que consta no Edital de Concessão do Serviço de Transporte Ferroviário de Carga na Malha Sul, as ações da RFFSA pertencentes à União, BNDES e ao Fundo Nacional de Desenvolvimento foram depositadas no Fundo Nacional de Desestatização, gerido pelo próprio BNDES. Para o processo de desestatização, o sistema ferroviário brasileiro foi dividido em seis malhas, a saber, Estrada de Ferro Tereza Cristina, Malha Centro-Leste, Malha Nordeste, Malha Oeste, Malha Sudeste e Malha Sul, totalizando 22.069 quilômetros de extensão.

As áreas de concessão da Malha Sul correspondiam as Superintendências de Curitiba (SR-5), abrangendo Paraná e Santa Catarina, e de Porto Alegre (SR-6), abrangendo o Rio Grande do Sul. Se analisadas sob o ponto de vista histórico, a SR-5 era a sucessora da Rede Viação Paraná Santa Catarina e a SR-6 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (BRASIL, 1996).

Ressalta-se que, apesar da Malha Sul ser composta pelas ferrovias localizadas nos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, a Estrada de Ferro Tereza Cristina, com 164 quilômetros de extensão, localizada na região carbonífera e cerâmica de Santa Catarina, foi constituída como uma Malha própria e, portanto, não era parte da Malha Sul, sendo concedida à parte.

A Tabela 7 mostra as linhas tronco da Malha Sul, totalizando essas 5.546 quilômetros. Além das linhas principais, a malha também possuía 1.035 quilômetros de ramais e 5 quilômetros de ligações internacionais, sendo uma de Uruguaiana até Paso de Los Libres (3

quilômetros) e outra de Livramento a Rivera (2 quilômetros), ambas de bitola mista (1,00 a 1,435 metros). De toda a extensão da malha, no edital de concessão consta que apenas 16 quilômetros estavam com operação suspensa, no ramal Quinta Secção-Rio Grande.

Tabela 7 - Linhas Tronco da Malha Sul antes da concessão à iniciativa privada

Linhas Tronco	Extensão (km)
Paranaguá – Uvaranas	251
Pinhais – Curitiba	7
Uvaranas – Apucarana	331
Ourinhos – Cianorte	430
Pinhalzinho – Uvaranas	127
Engenheiro Bley – Lages – Roca Sales – Gal. Luz	749
Uvaranas – Jaguariaíva - M. Reis	357
Desvio Ribas – Engenheiro Gutierrez – Guarapuava	258
São Francisco do Sul – Mafra – Porto União da Vitória	453
Porto União da Vitória – Marcelino Ramos – Santa Maria	890
Porto Alegre – Santa Maria – Uruguaiana	685
Cacequi – Rio Grande	472
Roca Sales – Passo Fundo	157
Entroncamento – Livramento	158
Santiago – Santo Angelo	221
Subtotal Linhas Tronco	5.546

Elaborado por Aline Asturian Kerber com base em BRASIL. Programa Nacional de Desestatização. *Edital nº PND/A – 08/96/RFFSA*. Concessão do serviço de transporte ferroviário de carga da Malha Sul e arrendamento dos bens da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) BNDES, Rede Ferroviária Federal S.A, 1996, p. 35.

O Edital de Concessão destacava algumas características da Malha Sul:

Examinada sob o aspecto mercado, a MALHA SUL apresenta dois aspectos importantes: liga as regiões agrícolas do norte do Paraná e do oeste gaúcho aos portos de Paranaguá e Rio Grande, respectivamente, e atende a uma rota de grande potencial, qual seja a ligação da Região Metropolitana de São Paulo, aonde chega através da FEPASA, com os estados do sul e com os parceiros do Mercosul – Uruguai e Argentina. Atualmente, seu principal fluxo de tráfego é no corredor Apucarana – Paranaguá, por onde escoam os produtos agrícolas destinados à exportação (BRASIL, 1996, p. 36).

Esses apontamentos tinham como objetivo destacar os pontos positivos da Malha a ser concedida, procurando atrair investidores. Vê-se que a Malha foi examinada sob o ponto de vista do mercado e que apresentava o potencial de estar ligada aos portos de Paranaguá e Rio Grande, destacando-se a vocação agrícola das regiões onde ela atravessava. O fato de fazer a

ligação com países do Mercosul também é destacado. Por meio da análise do conteúdo do Edital de Concessão da Malha Sul, vê-se que a justificativa para a desestatização das ferrovias estava em consonância com os ideais neoliberais, discutidos no início deste capítulo:

O processo de desestatização do serviço público de TRANSPORTE FERROVIÁRIO prestado pela RFFSA enquadra-se nos objetivos do PND [...] principalmente o de reordenar a posição do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividade que já não depende essencialmente do setor público (BRASIL, 1996, p. 11).

Além do contrato de concessão, o processo de desestatização da Malha Sul englobava um contrato de arrendamento de bens operacionais vinculados à prestação do serviço público de transporte ferroviário, em que a empresa concessionária deveria se responsabilizar pela conservação e manutenção dos bens até então vinculados à RFFSA. Também previa a venda de bens de pequenos valores pertencentes à Rede. Pode-se considerar, no entanto, que o contrato de arrendamento de bens, ainda vigente, é incompleto, pois apesar de prever que a arrendatária é a responsável pela manutenção e conservação dos bens operacionais, não previu especificamente que alguns dos bens poderiam ter valor histórico, o que tem permitido que a empresa concessionária seja negligente nesse aspecto.

A concessão da Malha Sul, o arrendamento dos bens operacionais e a venda de bens de pequenos valores se deu por meio de leilão com preço mínimo de 158 milhões de reais, sendo R\$ 7.900.000,00, ou seja, 5% do valor, pela concessão da malha e R\$ 150.100.000,00, 95% pelo arrendamento e venda de bens. A forma de pagamento previa a divisão em 113 parcelas, sendo a primeira no valor correspondente a 20% do contrato. O restante seria pago em 112 parcelas trimestrais, com prazo de carência de dois anos, contados da data do pagamento da primeira parcela (BRASIL, 1996, p. 16).

Após o processo de licitação por meio de leilão, o valor final do contrato ficou fixado em R\$ 212.941.626,00, sendo R\$ 10.830.000,00 pelo direito de exploração do serviço público de transporte ferroviário de carga e R\$ 202.111.626,00 pelo arrendamento de bens vinculados à prestação do serviço na Malha Sul. O prazo da concessão foi de trinta anos, de 1997 a 2027, podendo ser prorrogado por igual período.

O valor mínimo para concessão foi estabelecido por uma empresa consultora contratada pela União, Máxima Corretora de Commodities e Consultoria Ltda., e posteriormente avaliado e aprovado pelo Conselho Nacional de Desestatização, ou seja,

A avaliação da MALHA SUL foi desenvolvida com base no método do fluxo de caixa operacional descontado, através de projeções econômico-financeiras elaboradas com base em cenários econômicos definidos pelos consultores contratados pelo GESTOR para a execução dos Serviços “A” e “B”. Associa-se ao fluxo de caixa operacional gerado, uma taxa de desconto relacionada com o tipo de atividade da empresa, bem como ao risco envolvido no negócio. O cálculo foi elaborado levando-se em consideração o horizonte de 30 (trinta) anos para a CONCESSÃO de exploração do serviço e não foram consideradas as transferências de passivos da RFFSA para a CONCESSIONÁRIA (BRASIL, 1996, p. 46).

Como se vê, as explicações referentes a justificativa e metodologia de definição preço da concessão são vagas, sendo que o edital não demonstrava os valores que foram utilizados para os cálculos, nem mesmo de forma resumida, uma vez que os dados completos deveriam constar no relatório feito pelos consultores.

Em 1995 a Receita de Transportes de Mercadorias da Malha Sul foi de 204,6 milhões de dólares (BRASIL, 1996). Pela informação, podemos concluir que houve uma disparidade no valor de concessão e do lucro da Malha Sul, uma vez que a Receita de Transporte de Mercadorias de apenas um ano corresponde a quase o valor total da concessão e do arrendamento dos bens para 30 anos.

O consórcio vencedor do processo licitatório para a concessão da Malha Sul foi a Empresa Ferrovia Sul-Atlântico S.A., depois incorporada pela América Latina Logística. O consórcio vencedor era em sua maioria formado por empresas estrangeiras. Conforme o Edital de Concessão: “Não existe limite à participação de pessoas jurídicas estrangeiras no PROCESSO” (BRASIL, 1996, p. 10). Vimos que esta abertura ao capital estrangeiro também era um item em consonância com a globalização e o neoliberalismo. Assim, o vencedor era composto pelas seguintes empresas:

Tabela 8 – Grupos controladores do consórcio vencedor da concessão da Malha Sul

Empresa	Percentual de participação
Ralph Partner's Inc.	17,5%
Varbra S/A	17,5%
Judori Adm. Empr. e Part. Ltda	17,5%
Interférrea	17,5%
Railtex	15%
Brasil Private Equity	11,3%
Brazilian Equity Investments III Ltda	3,0%

Elaborado por Aline Asturian Kerber com base em SILVEIRA, Márcio Rogério. *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil*. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003, p. 293 e 294. Disponível em: <repositorio.unesp.br/>.

Em 16 de dezembro de 1996, o jornal *Diário da Manhã* registrou a passagem das ferrovias para a iniciativa privada:

Toda a estrutura ferroviária do Alto Uruguai deixou de ser do governo esta semana, quando a Malha Sul foi leiloadada [...] O único trem que chega a região por dia, transporta calcário, adubo, areia e cimento. O trigo que a região produz também é transportado pelos vagões. Comparado com o auge da ferrovia, o movimento é muito pequeno. O trem dificilmente leva mais que 16 vagões por viagem. Os trilhos estão mal conservados. As máquinas e os vagões sucateados, mas mesmo assim quem ainda usa a ferrovia acha que a privatização pode ser a solução para o problema de transporte na região (DIÁRIO DA MANHÃ, 17 dez. 1996, p. s/n).

Vê-se que o jornal ressaltou o pouco movimento de trens no Alto Uruguai e sinalizou que os clientes da RFFSA acreditavam que a desestatização poderia melhorar a qualidade dos serviços prestados.

O início da operação da Empresa Ferrovia Sul-Atlântico se deu em 1.º de março de 1997, sendo que no dia 18 de junho daquele mesmo ano o último trem de cargas operacional passou pelo trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos. A ALL justificou, após ser questionada pelo Ministério Público Federal (MPF), que desativou o transporte no trecho, pois este não apresentava viabilidade econômica para sua continuidade. A ANTT, também questionada pelo MPF afirmou que não autorizou a ALL a interromper a prestação do serviço (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, 02 fev. 2007). Wolff (2005), analisou que os problemas do trecho, que vinham desde a sua construção como alongamento dos trajetos além do necessário, vieram

conferir-lhe um caráter de precariedade técnica, o que também foi uma das razões argumentadas para sua desativação.

Além da desativação do trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul, a ferrovia que segue de Marcelino Ramos para Santa Catarina, até Porto União, conhecida como Ferrovia do Contestado também foi desativada pela ALL em 1997. Segundo Silveira (2006), após a criação da RFFSA, até a década de 1990, a Ferrovia do Contestado foi progressivamente perdendo importância para a economia local. Em 1997, a ALL decidiu pela desativação deste trecho de 372 quilômetros de extensão, sob a justificativa de que parte do material que circulava no local encontrava-se em péssimas condições e que não havia movimento de cargas suficiente que justificasse o investimento de renovação. O trecho de Mafra a Porto União também encontra-se desativado.

Para Goularti Filho (2009), a ALL simplesmente abandonou o trecho Passo Fundo a Porto União. Atualmente, são utilizados pequenos trechos que exploram o turismo ferroviário, como o entre Piratuba e Marcelino Ramos e em Porto União (até a estação Eugênio de Melo). Ressalta Goularti Filho, que a ALL se comprometeu a fazer pequenos reparos na linha. Na análise do autor, de acordo com o contrato de concessão, a empresa obrigatoriamente deveria reutilizar a ferrovia, mesmo sendo deficitária. Neste mesmo sentido, destacam-se algumas das obrigações da concessionária, previstas em contrato e que, no entanto, foram descumpridas pela ALL:

9.1 – Das obrigações da concessionária:

[...]

VIII) Prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, sem qualquer tipo de discriminação e sem incorrer em abuso de poder econômico, atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

[...]

XIV) Zelar pela integridade dos bens vinculados à CONCESSÃO, conforme normas técnicas específicas, mantendo-os em perfeitas condições de funcionamento e conservação, até a sua transferência à CONCEDENTE ou a nova CONCESSIONÁRIA.

[...]

XXIV) Manter a continuidade do serviço concedido, salvo interrupção emergencial causada por caso fortuito ou força maior, comunicando imediatamente a ocorrência de tais fatos à CONCEDENTE (BRASIL, 1997 p. 7 a 9).

Da mesma maneira, a partir da desativação dos trechos supracitados, a União também passou a descumprir suas obrigações enquanto cessionária, uma vez que o contrato de concessão previa que a ela caberia “intervir para garantir a prestação do serviço adequado” (BRASIL, 1997). Entre as obrigações do grupo controlador também estava a de assumir “os contratos de trabalho de, no mínimo, 6.900 (seis mil e novecentos) empregados da RFFSA lotados nas Superintendências Regionais de Curitiba (SR-5) e Porto Alegre (SR-6)”, assegurando-lhes todos os direitos trabalhistas e benefícios sociais equivalentes aos da data de transferência (BRASIL, 1996, p. 27).

Em 31 de agosto de 1996, a Malha Sul tinha 7.841 empregados, sendo que o número de pessoal efetivo vinha diminuindo anualmente. Em 1993, a RFFSA na Malha Sul tinha 11.455 funcionários, em 1994 eram 11.140. Em 1995 as Superintendências Regional 5 e 6 tinham 9.604 funcionários (BRASIL, 1996, p. 43). Para Silveira (2003), diminuir os investimentos em material rodante, permanente e em pessoal foi uma das estratégias do governo para convencer a opinião pública e os próprios ferroviários que a passagem para a iniciativa privada era a única solução para as ferrovias brasileiras. Silveira argumentou que:

Em 2001 foram registradas 26 mil ações trabalhistas de ex-funcionários transferidos e demitidos antes da concessão da malha da RFFSA. Essas demissões serviram para enxugar as empresas concedidas e torná-las mais atraentes para os consórcios que participaram dos leilões. Se as ações forem ganhas pelos reclamantes haverá um prejuízo de R\$ 3,3 bilhões para a RFFSA, ou seja, para os cofres públicos, duas vezes o valor da venda da malha férrea da Rede e da Fepasa (SILVEIRA, 2003, p. 295).

Uma das providências mais urgentes para o governo no processo de desestatização da RFFSA, era reduzir significativamente o número de empregados antes de repassá-la à iniciativa privada. Nesse sentido, foi lançado, em 1995, o Plano Nacional de Desligamento (PDI). Conforme analisou Sodré (1998), houve no Brasil um processo de preparação para a desestatização. Por um lado, se sucatearam as estatais, “provando” a inabilidade da gestão pública e sua incapacidade de atuação, por outro, sanaram-se problemas trabalhistas e enxugaram-se os recursos humanos, através principalmente de programas de demissão voluntária.

O Entrevistado 1, que trabalhou como assistente de estações até dezembro de 1996, se desligando por meio do PDI, uma vez que estava na iminência de obter o tempo para requerer aposentadoria, relata que, para orientar os trabalhadores dos trâmites referentes ao Plano, foi

entregue uma espécie de cartilha. Seguem a seguir alguns trechos do documento que, em tom didático, explicava como funcionava o processo:

Como você já deve saber, a RFFSA é uma das empresas estatais que foi incluída no Programa Nacional de Desestatização. Isto quer dizer que, em breve, o serviço de transporte de cargas passará a ser gerenciado pela iniciativa privada. Para que isso ocorra é necessário que a RFFSA modifique sua estrutura organizacional, modernize o modelo de operação, de manutenção e de administração. Estas modificações, que daqui a pouco vão ser implantadas, vão trazer como consequência uma alteração na quantidade de pessoas que serão necessárias para trabalhar na RFFSA e, depois, nas empresas que vão assumir a gerência dos serviços de transporte. Sabendo que vai ocorrer uma inevitável redução no quadro de pessoal, a Direção da RFFSA elaborou um Plano de Incentivo ao Desligamento com o objetivo de proporcionar aos empregados que se desligarem da Empresa não só um incentivo financeiro, isto é, uma quantia em dinheiro além daquela que o empregado recebe quando sai do emprego, mas também preparar os desligados para trabalharem em outros locais, ou abrirem um negócio próprio (RFFSA, 1995, p. s/n).

Segundo a RFFSA, a primeira etapa do PDI seria com adesões voluntárias e, consequentemente, com mais vantagens para aqueles que aderissem ao Programa em um primeiro momento. Caso não fosse atingido o quantitativo mínimo necessário com adesões voluntárias para sanar a área de pessoal, seriam procedidos os chamados “desligamentos incentivados”, ou seja, haveria a possibilidade de demissão pela RFFSA daqueles que não aderissem ao Plano. O PDI previa um incentivo que variava de 3 a 12 salários do empregado dependendo do número de anos completos que o mesmo havia trabalhado na estatal. Além disso, previa treinamentos para aqueles que desejassem abrir um negócio e para recolocação no mercado de trabalho (RFFSA, 1995). Todo o processo gerou uma grande insegurança nos trabalhadores, conforme relato dos ex-funcionários da RFFSA:

Vou ficar? Vou ficar por quanto tempo? Muitos pegaram a aposentadoria proporcional, muitos pegaram o dinheirinho desse incentivo imaginando que poderiam colocar um negócio próprio, tocar a vida normal com aquele recurso [...] (ENTREVISTADO 1, 2016).

Não poderiam aderir ao Plano aqueles que reunissem condições para a aposentadoria, ou seja, muitos trabalhadores, na iminência de desestatização da RFFSA, que tinham obtido direito à aposentadoria, foram compelidos a se aposentar e assim, desligarem-se da empresa, ou seja, "quem tinha tempo se aposentou tudo. Eu tinha tempo fora também né. Nós tinha

penosidade, por causa do serviço penoso, então contava tempo a mais. [...] Eles queriam empurrar fora tudo” (ENTREVISTADO 3, 2016).

Segundo um entrevistado, as pequenas estações no trecho de Passo Fundo a Marcelino Ramos, foram sendo fechadas gradativamente por meio da não reposição dos funcionários que se aposentaram ou aderiram ao Plano:

Eu trabalhei até 96 [...] logo que eu saí já foram fechadas todas estações. Por exemplo, quando eu saí de Erebangó, que o último lugar que eu morei era Erebangó. Penúltimo Viadutos e depois Erebangó. Daí já não botaram mais ninguém. Aonde o pessoal saía já ficava fechado automático. Não tinha mais ninguém pra substituir. Daí foi assim né. Daqui de Marcelino a Passo Fundo, só ficou em Passo Fundo. Eu me aposentei com tempo [...] se não tivesse a insalubridade daí eu não teria tempo de me aposentar. Aí eu não teria emprego. Eu não teria emprego mais, ia ficar desempregado (ENTREVISTADO 2, 2016).

Em relação as mobilizações contra a desestatização da RFFSA, o sindicato representante da categoria dos ferroviários pareceu ter sido bastante ativo, conforme os relatos de dois dos entrevistados:

Os funcionários todos tavam unidos pra que não acontecesse a privatização. Porque a gente sabia que ia acontecer isso aí né. Naquele tempo que a gente trabalhava era o governo. Ele não visa lucro, o governo ele não visa lucro. Então ele mantinha aquilo pra favorecer as pessoas que procuravam o transporte, pra ter um transporte mais barato, mais em conta. Então a gente sabia que ia terminar aí. [...] quem ia assumir só ia visar lucro. Onde dava lucro ele ia trabalhar onde não dava muito lucro ele não aí. E foi o que aconteceu (ENTREVISTADO 2, 2016).

O Sindicato nosso batalhou pra ver se não privatizava. O sindicato era muito operante, o sindicato nosso dos ferroviários. Só que não adiantou. Chegou um ponto que não teve mais. Ficou muito sucateado entendeu? Foram abandonando, os vagões não davam mais assistência pros vagões, para as locomotivas (ENTREVISTADO 6, 2016).

No entanto, a mobilização aparentou não ter alcançado outros setores como os próprios clientes da RFFSA, autoridades de maior importância política e a população:

A população não dava bola. O povo aqui nunca foi de se envolver nessas coisas. E nós, vamos fazer o que? Tinha o sindicato tudo, inclusive eu era do sindicato. Mas vamos fazer o que? Não podia fazer nada. Pagaram todos os direitos que nós tinha. Acho que dos que trabalhavam com nós aquela vez ficou uns dois, três só (ENTREVISTADO 3, 2016).

Em relação à ALL, a empresa atualmente opera não só na Malha Sul. Segundo Silveira (2003), a América Latina Logística atua nos estados do sul do Brasil, parte de São Paulo, Argentina e Uruguai, totalizando 15.628 quilômetros de linhas férreas, incluindo a Malha Sul, a Ferrovia Bandeirantes em São Paulo, a *Argentina Buenos Aires al Pacifico Sanarnton S.A.* e *Ferrocarril Mesopotamico General Urquiza S.A.* Assim, a ALL tem acesso aos principais portos dos países do sul do continente americano.

Ainda, segundo Silveira (2003), no ano de 2002 a ALL foi classificada pela Revista Exame, como a 392.^a entre as 500 maiores empresas por vendas do Brasil. Ao lado da CVRD, é detentora das maiores empresas ferroviárias do país. Além disso, também atua em rodovias, se constituindo em uma empresa multimodal. Para Silveira, o domínio da CVRD e do Grupo Garantia, o qual tem participações na América Latina Logística, Ferrobán, Ferropar e que controla parte da antiga Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA), lembra o monopólio de atuação do Grupo Farquhar no início do século XX. Em relação a atuação da ALL nos trechos em operação, de maneira geral afirmou Silveira:

A ALL tem aproveitado intensamente os trechos ferroviários em boas condições e viáveis economicamente, como entre a Argentina/Porto Alegre/São Paulo. Boa parte do território sulino é, para a ALL, uma zona de passagem, com exceção dos períodos de safras, sobretudo da soja. [...] O que parece ser importante para a ALL é o lucro imediato e a exploração máxima da concessão durante seus trinta anos. Os investimentos realizados pela empresa tem sido, com base nisso, de curto prazo, atendendo ao sistema de logística, de informatização, de reestruturação administrativa, etc. e com retornos imediatos. Logo, o efeito macroeconômico que deveria gerar a concessão da malha sul, como nas demais malhas no Brasil, é praticamente nulo (2003, p. 265).

Para Delvaux (2010), a iniciativa privada logo teve a percepção de que a desativação e abandono de alguns trechos era a forma mais fácil de reduzir os índices de acidentes e conseguir melhores resultados financeiros e operacionais nas malhas que havia arrendado. Neste sentido, contribui para o descaso das empresas, a fraca fiscalização dos órgãos governamentais. Para o autor, as desativações são, na prática, a erradicação dos ramais. Ele estima que 8.400 quilômetros de linhas foram desativadas ou abandonadas em todo o país após a desestatização. Como nem as concessionárias, nem a ANTT se manifestam sobre a situação, não é possível ter o número preciso da extensão desativada. Conforme Delvaux:

Sem enfrentar o rigor da agência reguladora, as concessionárias começaram, logo no primeiro mês de início da operação, a abandonar as linhas estruturalmente problemáticas, recebidas na época da desestatização. O abandono dos trechos ferroviários, que ficaram sem a devida guarda, sujeitos, portanto, há depredações, furtos e ocupações indevidas. Considerando que os contratos têm vigência de 30 anos, prorrogáveis por igual período, parece óbvia que a inércia do Poder Concedente, condena parte da malha à erradicação (2010, p. 84).

A Figura 12 mostra a malha ferroviária do Rio Grande do Sul. Como se pode observar, no Rio Grande do Sul, além do trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos, há outras linhas que foram desativadas pela ALL.

Figura 12 – Mapa da malha ferroviária do Rio Grande do Sul



Fonte: Elaborado por Geotrace Plantas e Mapas Científicos com colaboração de Aline Asturian Kerber, utilizando o sistema de coordenadas geográficas Datum SIRGAS 2000 e dados da rede viária do Rio Grande do Sul, disponíveis em: www.fepam.rs.gov.br/biblioteca/geo/bases_geo.asp. Acesso em 15 ago. 2017.

Um dos ex-ferroviários entrevistados para essa pesquisa continuou trabalhando para a América Latina Logística após a concessão. Ele desempenhava a função de supervisão dos trabalhadores da manutenção no Tronco Sul e relata a diminuição do número de trabalhadores:

Só da minha turma lá que eu tinha quase 30 homens, lá em Vacaria, sobrou eu, o motorista e um rapaz que era do Sindicato e que eles não podiam botar pra rua. Sabe, sindicalista não pode né. O resto eles não quiseram nem saber. [...] Chegou uma sexta-feira eles chamaram em Porto Alegre, me chamaram em Porto Alegre. Eu era o Supervisor e disseram “oh, lá da tua turma lá, fica esse, esse e esse e o resto [serão demitidos]. Isso foi numa sexta. Acho que foi um dos dias mais terrível pra mim. Eu tinha uma turma grande. Eles eram meus funcionários, mas a maioria era meus amigos (ENTREVISTADO 5, 2016).

Em análise da Ação Civil Pública iniciada no ano de 2007 pelo Ministério Público Federal, temos a noção do alcance do processo de desativação do trecho ferroviário e dos agentes envolvidos. Além dos citados beira-trilhos e empresários, e logicamente a empresa América Latina Logística, a questão também envolve diretamente órgãos públicos como governos municipais, a ANTT, que passou a ser responsável pela fiscalização da concessão após a extinção da RFFSA, o Departamento Nacional de Infraestrutura - DNIT, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, responsável pela administração de bens móveis e imóveis de valor artístico e cultural, o que engloba os bens ferroviários do trecho. O expressivo número de atores envolvidos e afetados pela desativação da ferrovia demonstra a necessidade de análise deste complexo processo que resulta na situação atual da ferrovia na região, o que não pode ser atribuído apenas ao descaso da Empresa ALL, mas a toda uma cadeia de omissão de diversos agentes públicos.

O recorte desta pesquisa vai até o ano de 1997, no entanto, optou-se por questionar os ex-trabalhadores da ferrovia sobre uma possível reativação do trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos. Segundo um dos entrevistados, a reativação será possível “só se mudar a mentalidade das pessoas que tão lá no poder, lá em cima [...]. Com essa mentalidade que tem no nosso país acho que não vai ter ferrovia nunca mais. Eu lamento isso” (ENTREVISTADO 2, 2016). Conforme outro ex-trabalhador da ferrovia:

Eu sou bem realista. Eu gostaria. Quem não gostaria. Não existe quem não curta ver o trem passar. A única chance de rodar trem neste trajeto é se eles fazer um trem turístico [...]. Mas antes era mais viável porque a linha ainda não tava tão sucateada. Daria ainda pra investir, com pouco investimento [...] mas agora dá muito gasto. Pra carga não. Só pra turismo mesmo (ENTREVISTADO 6, 2016).

Uma das dificuldades apontadas pelos ex-trabalhadores são as condições precárias em que as linhas se encontram, após quase 20 anos sem manutenção.

Eu não quero ser pessimista, mas não vejo nenhuma chance. Há estudos, há algumas lideranças, alguns políticos tentaram levantar essa questão e a impressão é que esmoreceram. Há estudos mas não tem nada indicando que, pelo menos a curto e médio prazo, venha a funcionar novamente (ENTREVISTADO 1, 2016).

Vê-se que os trabalhadores são unânimes em afirmar que a reativação do trecho é uma possibilidade muito remota, pelo menos a curto e médio prazo.

Lopes (2015) ao analisar as falas dos ferroviários ligados ao trecho, ressalta que é possível perceber a nostalgia, misturada com sensação de abandono, com que se referem ao trem e ao trabalho que realizaram durante anos. Para a autora:

A investigação da dignificação da profissão ferroviária demonstrou a ocorrência de fatos relacionados à ausência do objeto propriamente dito na vida dos ferroviários aposentados, ou seja, o trem não estando mais em funcionamento, o que resta a eles são lembranças, que em determinado momento são, superestimadas e modificadas, para assim, terem um passado mais digno e glorioso (p. 102).

Outra questão de grande relevância, ainda que o transporte ferroviário não venha a ser reativado no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos, é o patrimônio histórico que os bens antes ligados à operacionalização da VFRGS e posteriormente da RFFSA representam. Hoje muitos dos bens que são contratualmente de responsabilidade da concessionária estão em processo de cessão para as prefeituras, que veem os patrimônios que fizeram parte da história dos municípios serem esquecidos. Atualmente, há projetos de revitalização em andamento e concluídos em algumas estações do trecho, no entanto, os projetos não tem nenhum apoio ou participação da ALL.

Inevitável também é a comparação entre a utilização do transporte ferroviário no Brasil e em outros países. De Paula (2009) apontou que, enquanto no Brasil se extinguiram ramais e se abandonava o transporte de passageiros a médias e longas distâncias, vários países aperfeiçoavam as tecnologias desse tipo de transporte. Em 1960, o Japão, por exemplo, inaugurava seu trem de alta velocidade, o chamado “trem-bala”, que atingia velocidade média de 160 quilômetros horários. Em 1979, na França, os trens de alta velocidade atingiam 213 quilômetros por hora. Atualmente, podem chegar a 515 quilômetros. Segundo Silveira (2003), o transporte ferroviário é largamente utilizado em países como China, onde corresponde a 37% do total de cargas transportadas. Nos Estados Unidos esse percentual chega a 44% e na Rússia, 60%. No Brasil os números giram em torno dos 20%.

Portanto, ao longo do capítulo vimos que na década de 1990 o transporte ferroviário no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos era pouco utilizado, bem como haviam sinalizações de que o mesmo poderia ser interrompido. Assim, procurando entender a história como processo, é necessário fazer a análise crítica de que, sim, a iniciativa privada foi a responsável pela desativação do trecho, no entanto, há muito sua situação era precária e seu aproveitamento baixo, situação que se agravou com o passar das décadas da segunda metade do século XX. Ainda assim, o Estado manteve sua operação enquanto a ele cabia a administração do modal ferroviário. A iniciativa privada, quando assumiu as ferrovias, fez o óbvio se a análise partir da lógica do mercado e do lucro, desativando o trecho que, de fato, não tinha um adequado aproveitamento. A postura de empresa se somou a incapacidade ou a opção deliberada do Estado de não exigir a continuidade dos serviços.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ferrovias são parte da configuração do mundo contemporâneo. Em fins do século XIX e início do XX, elas possibilitaram a integração comercial de partes remotas do planeta e a exploração econômica de territórios pelas potências da época. A construção das estradas de ferro foram parte da atuação de grandes grupos econômicos e da dominação de capitais europeus e norte-americanos sobre países dependentes e reforçaram os laços de exploração que há muito configuravam suas relações.

Entretanto, naquele período, as ferrovias geralmente foram interpretadas como elementos modernizadores e dinamizadores dos espaços em que estiveram presentes. No norte do Rio Grande do Sul não foi diferente. Sinônimo de desenvolvimento e modernização no início do século XX, a ferrovia foi um dos principais fatores na constituição histórica dessa parte do estado. A EFSPRG possibilitou a inserção deste espaço nas relações capitalistas e marcou econômica, social e culturalmente esse território. No início do século XX a ferrovia foi o elemento que facilitou a chegada e fixação de imigrantes, bem como de seus descendentes, e trouxe novas definições ao território que atravessou, uma vez que as estações férreas se tornaram o centro da vida econômica e social em muitos núcleos de colonização.

Esta pesquisa objetivou avançar no entendimento, indo além do tempo inicial e compreender o papel econômico e social da ferrovia no norte do Rio Grande do Sul, entre os anos de 1957 a 1997, período de atuação da RFFSA no país. A ênfase foi dada aos territórios atravessados pela EFSPRG no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos. No norte rio-grandense, apesar do protagonismo econômico da ferrovia no início do século XX, aspecto bastante explorado pela historiografia, ela foi perdendo importância com o passar das décadas e substituída pelo modal rodoviário enquanto meio de transporte. Essa mudança também é observada nas ferrovias brasileiras de maneira geral. Ao propormos o estudo da ferrovia no trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos, a partir administração da RFFSA, em fins da década de 1950 até sua desativação em 1997, pretendemos compreender quais processos históricos se deram entre o auge da ferrovia no início do século XX e sua desativação na década de 1990.

Pelos aspectos abrangidos pela pesquisa, é possível perceber que a decadência do transporte ferroviário na região se deu de maneira gradual e acompanhou a tendência de abandono das ferrovias no país. No entanto, as características de construção da via, aliadas às condições econômicas locais, contribuíram para essa decadência e para desativação do trecho.

Como dito, os problemas do trecho são apontados desde a sua construção, com traçados sinuosos e declives que não permitiam o desenvolvimento de grandes velocidades e o trânsito de composições com muitos vagões. Isso, em conjunto com os problemas de conservação do material permanente como trilhos e dormentes, bem como o sucateamento de locomotivas e vagões da VFRGS e posteriormente da RFFSA, condenaram, inevitavelmente, o trecho a uma situação precária.

Viu-se que nas décadas de 1950 e 1960 a ferrovia ainda era o principal meio de transporte de cargas no norte do Rio Grande do Sul, e também tinha papel de certa relevância no transporte de passageiros. No entanto, nesse período, as ferrovias, não só no Rio Grande do Sul, mas em todo o país, haviam perdido importância e as rodovias tinham a prioridade de investimentos dos governos das esferas estadual e federal. Esse cenário, entretanto, se desenhava desde a década de 1930 e foi reforçado a partir de meados do século XX, também pelos incentivos à indústria automobilística.

Em meados do século XX, o Alto Uruguai tinha na agricultura sua principal atividade econômica. Assim, o problema de falta de vagões para escoar a produção era recorrente. Na época das safras agrícolas, notadamente do trigo e, posteriormente, da soja, não apenas os produtores rurais eram atingidos pela falta de estrutura da RFFSA, mas todos os demais clientes da empresa. Esses problemas também ocorriam em outras partes do Rio Grande do Sul.

A conclusão do Tronco Sul, em 1969, ligando Lages a Vacaria, se constituindo a segunda passagem férrea entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul teve grande impacto sobre o transporte férreo no norte rio-grandense. A operação daquela linha contribuiu definitivamente para retirar a essencialidade do trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos. Assim, trens que antes deveriam trafegar pelo trecho em questão, passaram a utilizar o Tronco Sul como via preferencial. Essa linha ferroviária diminuía a distância entre as capitais e os principais portos de Santa Catarina e Rio Grande do Sul e suas condições técnicas eram superiores a EFSPRG, que passou a ser utilizada com maior intensidade apenas quando havia acidentes que interrompiam a passagem de composições no Tronco Sul.

A partir da década de 1970 também ocorreu a especialização das ferrovias brasileiras em cargas de grande massa (tonelagem) e a grandes distâncias, o que resultou na gradual desativação do transporte de passageiros a média e longas distâncias e de pequenas bagagens e encomendas. Assim, as cargas transportadas pela ferrovia no Alto Uruguai se resumiram a produtos agrícolas e da construção civil. Essa especialização, no entanto, não resultou em melhoria dos serviços prestados, ocorrendo a migração dos poucos clientes que restavam a RFFSA no Alto Uruguai para o transporte rodoviário.

Neste período, as reclamações referentes à deficiência dos serviços prestados pela Rede Ferroviária Federal diminuíram no Alto Uruguai. No entanto, acredita-se que isso se deu pela maior utilização dos caminhões para o transporte da produção agrícola e de mercadorias, pois o transporte rodoviário estava consolidado no país, representando em torno de 70% do total da carga transportada. A melhoria das rodovias brasileiras de forma geral também contribuiu para este cenário.

Em 1979, foi concluída a Ferrovia L-35, ou Ferrovia do Trigo, ligando Passo Fundo a Roca Sales. A partir de então o transporte férreo no norte do Rio Grande do Sul passou a ser pensado a partir de Passo Fundo para o centro e sul do Estado e para a capital, Porto Alegre. Mais uma vez, o trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos era prejudicado irremediavelmente.

Assim, pelas suas características econômicas e por todo o contexto relatado anteriormente em relação ao transporte férreo neste território e no país, nos anos 1980, o movimento de composições no trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos era insignificante, com exceção dos períodos em que ocorriam acidentes no Tronco Sul, como referido anteriormente.

No início dos anos 1990, o transporte férreo no trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos decaía. Neste período, a presença da ferrovia era ignorada pela população e seu impacto econômico era praticamente insignificante. Ela não era entendida como elemento dinâmico e parte integrante deste território e seu papel se tornava cada vez menos operacional e econômico.

Com a concessão das ferrovias brasileiras para a iniciativa privada, as condições das vias férreas que eram exploradas, como o Tronco Sul, melhoraram significativamente, e houve a redução dos acidentes. Assim, não era mais necessário manter um trecho alternativo àquela linha. Pela lógica econômica, não era mais necessário manter o trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos. Em junho de 1997, três meses após a empresa Ferrovia Sul-Atlântico

assumir a administração da Malha Sul e do trecho, o pouco do que restava do transporte férreo foi desativado.

Como referido, a desativação do trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos se deu quando de sua passagem para a administração da iniciativa privada e sob a alegação de que o trecho é antieconômico. De fato, como analisado no presente trabalho, o trecho não tinha bom aproveitamento econômico, sendo a movimentação de composições muito baixa e não tendo grande impacto na economia da região.

Portanto, entende-se que a desativação do trecho ferroviário Passo Fundo-Marcelino Ramos foi resultado de contextos de abrangência nacional e local. Entre os fatores nacionais, o principal foi a opção política e econômica de ter nas rodovias o elemento de integração nacional, tendo como resultado o pouco aproveitamento do transporte ferroviário no país. Além disso, como citado, a construção pela RFFSA de outras linhas alternativas à passagem pelo trecho, como o Tronco Sul e a Ferrovia L-35, em melhores condições e com melhores traçados, inegavelmente corroborou para a gradual diminuição do movimento de composições no trecho mais ao norte do Rio Grande do Sul.

Neste sentido, esse trabalho, investigou como a ferrovia perdeu importância enquanto meio de transporte no norte do Rio Grande do Sul com o passar das décadas. Viu-se que muitos dos processos históricos estudados do trecho não são exclusivos, mas representativos da situação das ferrovias brasileiras de maneira geral.

A utilização da imprensa como fonte de pesquisa, uma vez que não foram localizados os registros oficiais de movimentação de cargas e pessoas da RFFSA no trecho, fez com que o desenvolvimento do trabalho se desse como a montagem de um mosaico de informações, sempre buscando o diálogo com outras fontes também essenciais, como a História Oral e documentos oficiais produzidos pelas diversas esferas dos poderes públicos.

Ainda em relação ao uso da imprensa como fonte histórica, a presença da ferrovia nos periódicos locais estava vinculada, de maneira geral, a aspectos negativos, em discursos que procuravam demonstrar sua ineficiência em contrapartida da exaltação às rodovias. No entanto, esse discurso não foi exclusividade da imprensa, uma vez que ele também se mostrava na fala de autoridades e mesmo nos documentos produzidos pela RFFSA.

Isso posto, entende-se que o entrecruzamento das fontes disponíveis demonstrou, até onde foi possível, a gradual diminuição do alcance do modal férreo, culminando com sua desativação no ano de 1997, que não se deu por simples descaso da empresa concessionária

com a população local, como muitas vezes é afirmado, e sim, como consequência de contextos mais abrangentes e da lógica capitalista e neoliberal.

Assim, caso outros documentos e registros referentes ao trecho vierem a ser localizados, um trabalho com maior folego poderá ser desenvolvido, complementando alguns pontos desta pesquisa. Além dessa lacuna, certamente há outros pontos que mereceriam maior atenção e que, no entanto, o tempo disponível para a pesquisa não foi suficiente. Exemplo disso é que, muitas vezes, a historiografia regional tem ressaltado apenas o lado positivo da ferrovia, que teria trazido o progresso e o desenvolvimento para este espaço. No entanto, a história do impacto sobre as populações que ocupavam este território antes da construção da ferrovia e, portanto, antes da chegada dos imigrantes e seus descendentes, ainda está por ser escrita.

A ferrovia no norte do Rio Grande do Sul foi, e é, frequentemente, lembrada com saudosismo por aqueles que viveram o seu auge, e sua reativação é atualmente apontado por muitos como a solução para o desenvolvimento econômico e social deste território. No entanto, há alguma obviedade em afirmar que a reativação da ferrovia no trecho Passo Fundo a Marcelino Ramos requer um grande volume de investimentos para correção de traçado, substituição do material permanente, recuperação de obras de arte como pontes e viadutos, bem como soluções para problemas urbanos, considerando os trilhos que atravessam diversas cidades, o que requer alteração de traçado em alguns trechos. Além disso, seria necessário um grande trabalho e esforço da área comercial da empresa concessionária do trecho para atrair possíveis clientes, que possuem uma estrutura consolidada e adaptada à logística rodoviária.

Diante do cenário apresentado atualmente em relação à ferrovia no norte do Rio Grande do Sul, no trecho a partir de Passo Fundo até Marcelino Ramos, as principais lutas, talvez por serem as únicas com alguma possibilidade de êxito a curto e médio prazo, sejam a da preservação do patrimônio histórico que a ferrovia representa, bem como, a reativação de algum trecho para exploração de linha turística de passageiros, à exemplo da que funciona entre Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul, e Piratuba, em Santa Catarina.

REFERÊNCIAS

ACCURSO, Jorge da Silva. A economia gaúcha nos anos 90. In: FLLGENSPAN, Flávio Benevatt (coord.). *Economia gaúcha e reestruturação nos anos 90*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, 2000.

ALBERTI, Verena. Histórias dentro da História. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). *Fontes históricas*. 3 ed. São Paulo: Contexto, 2011.

ANDERSON, Perry. Balanço do neoliberalismo. In: SADER, Emir; GENTILI, Pablo (orgs.). *Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

ANTONIACCI, Maria Antonienta. A revolução de 1923: As oposições na República Velha. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (Orgs.). *RS: economia & política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

ANTUNES, Paranhos. Prefácio. In: CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA. *I Centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviços Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br>>. Acesso em: 19 out. 2015.

ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (Orgs.). *De JK a FHC, a reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997.

BAUMANN, Renato. O Brasil nos anos 1990: uma economia em transição. In: *Brasil: uma década em transição*. Rio de Janeiro: Campus, 1999.

BERGER, Christa. Imprensa e ideologia ou como os jornais reconhecem o presente. In: SILVEIRA, Helder Gordim da; ABREU, Luciano Aronne de; MANSAN, Jaime Valim (Orgs.). *História e ideologia: perspectivas e debates*. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2009.

BESCHOREN, Maximiliano. *Impressões de viagem na província do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1989.

BRASIL. *Constituição Federal de 1988*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 02 maio 2017.

CAMARGO, Ana Maria de Almeida. A imprensa periódica como fonte para a história do Brasil. *Anais do V Simpósio de Professores Universitários de História – ANPUH*, Campinas, 1969. Disponível em: <<https://anais.anpuh.org>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

CAPELATO, Maria Helena. *Os arautos do liberalismo: imprensa paulista (1920-1945)*. São Paulo: Brasiliense, 1989.

CARON, Márcia dos Santos. *Mapear, demarcar, vender...* A ação da Empresa Luce Rosa Ltda. no Alto Uruguai gaúcho (1915-1930). Dissertação (Mestrado em História), Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2009. Disponível em: <<https://secure.upf.br>>. Acesso em: 15 out. 2015.

CARVALHO, Miguel Mundstock Xavier de. *Uma grande empresa em meio à floresta: a história da devastação da floresta com araucária e a Southern Brazil Lumber and Colonization (1870-1970)*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br>>. Acesso em: 7 jun. 2016.

CASSOL, Ernesto. *Carlos Torres Gonçalves: vida, obra e significado*. Erechim: São Cristóvão, 2003.

CASTRO, Lavinia Barros de. Esperança, Frustração e Aprendizado: a História da Nova República (1985-1989) e Privatização, Abertura e Desindexação: a Primeira Metade dos Anos 1990 (1990-1994). In: GIAMBIAGI, Flávio et al. (orgs.). *Economia brasileira contemporânea: 1945-2010*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011

CHESNAIS, François. *A mundialização do capital*. São Paulo: Xamã, 1996.

CHIAPARINI, Enori José et al. *Erechim: Retratos do Passado, Memórias do Presente*. Erechim: Graffoluz, 2012.

COLLE, Célio Alberto. *A Cadeia Produtiva do Trigo no Brasil: contribuição para a geração de emprego e renda*. Dissertação (Mestrado em Economia Rural). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1998. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/1444/000135755.pdf?sequence=1>>. Acesso em 21 abr. 2017.

CORREA FILHO, Vergílio. Evolução Ferroviária no Brasil. In: CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA. *I Centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviços Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br>>. Acesso em 19 out. 2015.

CORRÊA, Roberto Lobato. As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural. *GEOUSP – Espaço e Tempo*. São Paulo, n. 30, p. 05-12, 2011. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geousp>>. Acesso em 12 out. 2016.

DE LUCA, Tania Regina. História dos, nos e por meio de periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). *Fontes históricas*. 3 ed. São Paulo: Contexto, 2011.

DE PAULA, Dilma de Andrade. 154 anos de ferrovias no Brasil: para onde caminha esse trem? *História Revista*. Goiânia, v. 13, n. 1, p. 54-69, jan. jun. 2009.

DELVAUX, Alexandre Said. *A desestatização da Rede Ferroviária Federal S.A.: do sucateamento a fragmentação da malha*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades). Universidade Cândido Mendes, Campos dos Goytacazes, 2010. Disponível em: <<https://cidades.ucam-campos.br>>. Acesso em: 28 abr. 2017.

DIAS, José Roberto de Souza. *Caminhos de ferro no Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil meridional*. São Paulo: Rios, 1986.

DRAIBE, Sônia Miriam. *Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil, 1930 – 1960*. 2 ed. São Paulo: Paz e terra, 2004.

ESPIG, Márcia Janete. A construção da Linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1910): mão de obra e migrações. *Varia História*. Belo Horizonte, v. 28, n. 48, p. 849-869, 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/>>. Acesso em: 02 dez. 2015.

FACCIO, Ana Júlian. *Infraestrutura ferroviária e privatização: o caso do ramal Passo Fundo – Marcelino Ramos na região Alto Uruguai/RS*. Dissertação. (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/56280>>. Acesso em: 30 ago. 2015.

FACCIO, Ana Júlian. Segregação e exclusão social: o caso dos Beira-trilhos em Erechim. *Paraonde!?*, Porto Alegre, v. 5, n. 1, p. 50-66, ago./dez. 2011. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/paraonde/article/view/25985>>. Acesso em: 28 abr. 2017.

FAORO, Raymundo. A questão nacional: a modernização. *Revista Estudos Avançados*, São Paulo, v. 6, n. 14, 1992.

FAUSTO, Boris. *História concisa do Brasil*. 2 ed., 4 reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.

FERREIRA, Marluci Melo; SIQUEIRA, Rosimar Serena. O contexto econômico e político de Passo Fundo do século XIX à década de 1930. In: DIEHL, Astor Antônio (org.). *Passo Fundo: uma história, várias questões*. Passo Fundo: EDIUPF, 1998.

FERREIRA, Moacir Porto; CANTARINO, Anderson. Transporte de Passageiros no Brasil: análise e comentários de um estudo de caso à luz da responsabilidade social cooperativa. *Estudos Tecnológicos*, São Leopoldo, v. 2, n. 2, p. 113-130, 2006. Disponível em: <revistas.unisinos.br/index.php/estudos_tecnologicos>. Acesso em: 12 out. 2016.

FLECK, João Cristiano. *Cecília Meireles e as crônicas “Rumo:Sul”*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Letras), Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2010. Disponível em: <<http://www.humanas.ufpr.br/portal/letrasgraduacao>>. Acesso em: 12 out. 2016.

FONTOURA, Luiz Fernando Mazzini. Agricultura – Da associação à modernização. In: GOLIN, Tau; BOEIRA, Nelson (Coords.). *República: da revolução de 1930 à Ditadura Militar (1930-1985)*. Passo Fundo: Méritos, 2007. (Coleção História do Rio Grande do Sul, 4).

FÜNFELT, Karla. *História da paisagem e evolução urbana da cidade de Erechim – RS*. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br>>. Acesso em: 10 set. 2015.

FURTADO, Celso. *O mito do desenvolvimento econômico*. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.

GALEANO, Eduardo. *As veias abertas da América Latina*. Porto Alegre: LP&M, 2014.

GARCEZ, Neusa Cidade. *Colonização e imigração em Erechim: a saga das famílias polonesas (1900-1950)*. Erechim: Edelbra, 1997.

GOULARTI FILHO, Alcides. A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande na formação econômica regional em Santa Catarina. *Geosul*, Florianópolis, v. 24, n. 48, p. 103-128, 2009. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/>>. Acesso em: 20 set. 2015.

GRITTI, Isabel Rosa. *Imigração judaica no Rio Grande do Sul: a Jewish Colonization Association e a Colonização de Quatro Irmãos*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1997.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1990.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva*. 2 ed. rev. e ampl. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HEINSFELD, Adelar. As ferrovias na ordem positivista, o progresso corre pelos trilhos. In: GOLIN, Tau; BOEIRA, Nelson (Coords.). *República Velha (1889-1930)*. Passo Fundo: Méritos, 2007.

HEINSFELD, Adelar. *A questão de Palmas entre Brasil e Argentina e o início da colonização alemã no Baixo Vale do Rio do Peixe-SC*. Joaçaba: Universidade do Oeste de Santa Catarina, 1996.

HOBSEBAWM, Eric J. *A era das revoluções, 1789-1848*. 25 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011a.

HOBSEBAWM, Eric J. *A era do capital, 1848-1875*. 15 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011b.

HOBSEBAWM, Eric J. *A era dos impérios, 1875-1914*. 13 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011c.

HOBSEBAWM, Eric J. *Era de extremos: o breve século XX: 1914-1991*. São Paulo: Companhia da Letras, 1995.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações (1894-1959)*. Porto Alegre: Palotti, 2002.

KARNAL, Leandro; TATSCH, Flavia Gali. A memória evanescente. In: PINSKY, Carla Bassanezi; DE LUCA, Tânia Regina (Orgs.) *O Historiador e suas fontes*. São Paulo: Contexto, 2012.

KLIEMANN, Luiza Helena Schmitz. *RS: terra & poder*. História da questão agrária. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1986.

LÊNIN, Vladimir Ilitch. *O imperialismo: etapa superior do capitalismo*; apresentação Plínio de Arruda Sampaio Júnior. Campinas: FE/UNICAMP, 2011.

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. 5ª ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

LOPES, Adriana Romero. *Orgulho ferroviário: a construção da dignificação da profissão ferroviária no Norte do Rio Grande do Sul (1957-1997)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2015.

MACHADO, Paulo Pinheiro. *Lideranças do Contestado: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916)*. São Paulo: Ed. Universidade Estadual de Campinas, 2004.

MAESTRI, Mário. *Breve História do Rio Grande do Sul: da pré-história aos dias atuais*. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2010.

MOREIRA, Vânia Maria Losada. Os anos JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. (Orgs.) *O tempo da experiência democrática: da democratização de 1945 ao golpe civil-militar de 1964*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

MOTTA, Márcia; MENDONÇA, Sônia. Modernização da Agricultura. In: MOTTA, Márcia (Org.). *Dicionário da terra*. 2 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

MUKAI, Toshio. *Concessões, permissões e privatizações de serviços públicos: comentários à Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (com alterações das Leis n. 9.648/09, 11.196/2005 e 11.445/2007), e à Lei n. 9074, de 7 de julho de 1995 (com as alterações das Leis n. 9.648/98, 10.684/2003, 10.848/2004 e 11.292/2006)*. 5 ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História do Rio Grande do Sul*. 3 ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1984.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. República Velha gaúcha: “Estado autoritário e economia”. In: In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (Orgs.). *RS: economia & política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

PIRAN, Nédio. *Agricultura Familiar: lutas e perspectivas no Alto Uruguai*. Erechim: Edifapes, 2001.

PIRAN, Nédio. Contribuição à caracterização do Alto Uruguai (RS): breve releitura e novos desafios. *Revista Perspectiva*, Erechim. v. 39, Especial 40 Anos, 2015. Disponível em: <www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva>. Acesso em: 15 out. 2016.

POLLAK, Michel. Memória e Identidade Social. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992, p. 220-212. Disponível em <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/1941>. Acesso: 16 out. 2017.

PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. 51 ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 2011.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 2011.

RÜCKERT, Aldomar A. *A trajetória da terra: ocupação e colonização do centro-norte do Rio Grande do Sul: 1827/1931*. Passo Fundo: EDIUPF, 1997.

SADER, Emir. *Que Brasil é este?: dilemas nacionais no século XXI*. São Paulo: Atual, 1999.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 15 ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

SCHARINGER, João Francisco. *Trens regionais de passageiros: o renascimento de um vetor de desenvolvimento econômico no país*. Rio de Janeiro: BNDES, 2002.

SILVA, Ayrton Camargo. *A implantação e o desenvolvimento dos trens de passageiros no Brasil*. Revista Engenharia, n. 624, p. 87-90, 2015. Disponível em: <www.brasilengenharia.com>. Acesso em: 29 out. 2016.

SILVA, Marcio Antônio Both da. *Babel do novo mundo: povoamento e vida rural na região de Matas do Rio Grande do Sul (1889-1925)*. Guarapuava: Unicentro, Niterói: UFF, 2011.

SILVA, Rosângela Cavallazzi da. Terras públicas e particulares: o impacto do capital estrangeiro sobre a institucionalização da propriedade privada (um estudo da “Brazil Railway Company no meio oeste catarinense”). Dissertação (Mestrado em Direito). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1983.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil*. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003. Disponível em: <repositorio.unesp.br/>. Acesso em: 19 ago. 2015.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *Desenvolvimento econômico e transporte ferroviário: abordagem para o caso catarinense*. Ourinhos, 2006.

SINGER, Paul. *Curso de introdução à economia política*. 17 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2004.

SINGER, Paul. *O capitalismo: sua evolução, sua lógica e sua dinâmica*. São Paulo: Moderna, 1987.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Do rural ao urbano: demografia, migrações e urbanização (1930-85). In: GOLIN, Tau; BOEIRA, Nelson (Coords.). *República: da revolução de 1930 à Ditadura Militar (1930-1985)*. Passo Fundo: Méritos, 2007.

SODRÉ, Nelson Werneck. *A farsa do neoliberalismo*. 5 ed. Rio de Janeiro: Grafhia, 1998.

TEDESCO, João Carlos. *A Gare e o Trem em Passo Fundo: sinergias econômicas (1898–1978)*. Porto Alegre: EST Edições, 2015.

THOMÉ, Nilson. Trem de ferro: história da ferrovia do contestado. 2ª ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

UEDA, Vania. O papel das redes técnicas: transportes, energia e telecomunicações. In:

GOLIN, Tau; BOEIRA, Nelson (Coords.). *República: da revolução de 1930 à Ditadura Militar (1930-1985)*. Passo Fundo: Méritos, 2007

VALENTINI, Delmir José. *Atividades da Brazil Railway Company no sul do Brasil: a instalação da Lumber e a guerra na região do Contestado (1906-1916)*. Tese (Doutorado em História), Pontifícia Universidade Católica, Porto Alegre, 2009. Disponível em: <<http://repositorio.pucrs.br>>. Acesso em: 15 jun. 2016.

WENCZENOVICZ, Thaís Janaína. *Montanhas que furam nuvens! Imigração polonesa em Áurea – RS (1910-1945)*. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2002.

WOLFF, Gladis Helena. *Trilhos de ferro, trilhas de Barro: a ferrovia no norte do Rio Grande do Sul – Gaurama (1910-1954)*. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2005.

ZICMAN, Renée Barata. História através da imprensa: algumas considerações metodológicas. *Projeto História*. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História. Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, v. 4, 1985. Disponível em: <revistas.pucsp.br>. Acesso em: 30 jul. 2016.

FONTES

A VOZ DA SERRA, Erechim: 1957-1997. Arquivo Histórico Municipal Juarez Miguel Illa Font, Erechim, RS.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Contrato de Concessão que entre si celebram a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, e a Empresa Ferrovia Sul-Atlântico S.A, para a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de carga na Malha Sul*. Brasília, 1997.

BRASIL. Programa Nacional de Desestatização. *Edital nº PND/A – 08/96/RFFSA*. Concessão do serviço de transporte ferroviário de carga da Malha Sul e arrendamento dos bens da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) BNDES, Rede Ferroviária Federal S.A, 1996.

DIÁRIO DA MANHÃ, Erechim: 1986-1997. Arquivo Histórico Municipal Juarez Miguel Illa Font, Erechim, RS.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS, Porto Alegre: 1954-1970. Disponível em: <hemerotecadigital.bn.br>. Acesso em: 05 out. 2016.

ENTREVISTAS realizadas por Aline Asturian Kerber com ex-ferroviários que trabalharam na RFFSA, no trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos/RS, 2016.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. Procuradoria da República no Rio Grande do Sul. *Ação Civil Pública*, de 02 de fevereiro de 2007. Erechim, RS.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. (RFFSA). Brasília, Anuários Estatísticos e Relatórios Anuais, 1958-1986. Disponível em: <<https://archive.org/>>. Acesso em: 16 maio 2016.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. *Contrato de arrendamento de bens vinculados à prestação do serviço público de transporte ferroviário objeto da concessão outorgada pela União Federal através do Decreto de 21 de fevereiro de 1997, publicado no Diário Oficial da União em 24 de fevereiro de 1997, que entre si celebram a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e a Ferrovia Sul Atlântico*. Rio de Janeiro, 27 fev. 1997.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. Plano de Incentivo ao Desligamento. [S.I:s.n], 1997.

RIO GRANDE DO SUL. Mensagens dos presidentes enviadas à Assembleia dos Representantes do Estado do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: 1897-1930. Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/rio_grande_do_sul>. Acesso em: 20 fev. 2016.

ANEXO

UNIVERSIDADE DE PASSO
FUNDO/ PRÓ-REITORIA DE
PESQUISA E PÓS-



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: A ferrovia no norte do Rio Grande do Sul: uma história do trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos/RS.

Pesquisador: Aline Asturian Kerber

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 56032416.3.0000.5342

Instituição Proponente: UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 1.560.372

Apresentação do Projeto:

A pesquisa propõe-se a analisar a história da ferrovia no norte do estado do Rio Grande do Sul por meio do estudo do trecho que inicia na cidade de Passo Fundo/RS e vai até Marcelino Ramos/RS. Para isto, retomará a história da implantação da ferrovia no norte do estado e seu papel naquele momento histórico. Também, buscará analisar a história e o papel econômico e social da ferrovia no norte do Rio Grande do Sul enquanto em operação, com ênfase de 1957 a 1997, período em que a Rede Ferroviária Federal S.A foi responsável pela administração das ferrovias no país. Esta pesquisa pretende ainda compreender as políticas nacionais de desestatização, privatização e concessão de serviços públicos, dentre eles o transporte ferroviário, e quais os contextos nacionais e locais que culminaram na desativação do trecho ferroviário de Passo Fundo a Marcelino Ramos no ano de 1997. Além disso, investigará porque o transporte ferroviário não se efetivou como elemento de desenvolvimento regional ao longo das décadas no norte do Rio Grande do Sul e também como elemento de integração nacional, função desempenhada pelas rodovias.

Endereço: BR 285- Km 292 Campus I - Centro Administrativo

Bairro: Divisão de Pesquisa / São José

CEP: 99.052-900

UF: RS

Município: PASSO FUNDO

Telefone: (54)3316-8157

E-mail: cep@upf.br

UNIVERSIDADE DE PASSO
FUNDO/ PRÓ-REITORIA DE
PESQUISA E PÓS-



Continuação do Parecer: 1.560.372

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário:

Compreender a história do transporte ferroviário no norte do Rio Grande do Sul, com ênfase no período de 1957 a 1997, analisando os processos históricos em âmbito local e nacional que culminou na desativação do trecho ferroviário entre Passo Fundo/RS e Marcelino Ramos/RS.

Objetivo Secundário:

Retomar o contexto histórico de implantação da ferrovia no norte do Rio Grande do Sul; Pesquisar o papel econômico e social da ferrovia na região norte do estado; Analisar os processos históricos que resultaram na desativação do trecho ferroviário de Passo Fundo a Marcelino Ramos;

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos:

Durante a realização das entrevistas, com métodos baseados na história oral, os entrevistados poderão ser levados a rememorar vivências passadas que podem afetar seu emocional.

Benefícios:

A utilização da história oral, espera-se, trará a contribuição do resgate das memórias, vivências, relatos pessoais e opiniões dos envolvidos no contexto da desativação do trecho ferroviário objeto da pesquisa, resultando na valorização dos entrevistados enquanto sujeitos partícipes do processo histórico. Além disso, colaborará para o registro histórico destas vivências e memórias.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Trata-se de uma pesquisa descritiva/qualitativa que utilizará a história oral com aplicação de entrevista com 6 funcionários da Rede Ferroviária Federal da época, com duração de 60 minutos cada, realizada nas suas respectivas residências. O roteiro consta de 13 questões.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Os direitos fundamentais dos participantes foram garantidos no projeto e no TCLE. O protocolo foi instruído e apresentado de maneira completa e adequada. Os compromissos do pesquisador e das instituições estavam presentes. O projeto foi considerado claro em seus aspectos científicos,

Endereço: BR 285- Km 292 Campus I - Centro Administrativo

Bairro: Divisão de Pesquisa / São José

CEP: 99.052-900

UF: RS

Município: PASSO FUNDO

Telefone: (54)3316-8157

E-mail: cep@upf.br

**UNIVERSIDADE DE PASSO
FUNDO/ PRÓ-REITORIA DE
PESQUISA E PÓS-**



Continuação do Parecer: 1.560.372

metodológicos e éticos.

Recomendações:

Após o término da pesquisa, o CEP UPF solicita: a) A devolução dos resultados do estudo aos sujeitos da pesquisa ou a instituição que forneceu os dados; b) Enviar o relatório final da pesquisa, pela plataforma, utilizando a opção, no final da página, "Enviar Notificação" + relatório final.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Diante do exposto, este Comitê, de acordo com as atribuições definidas na Resolução n. 466/12, do Conselho Nacional da Saúde, Ministério da Saúde, Brasil, manifesta-se pela aprovação do projeto de pesquisa na forma como foi proposto.

Considerações Finais a critério do CEP:

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_712934.pdf	12/05/2016 17:00:19		Aceito
Folha de Rosto	Folhaderosto.PDF	12/05/2016 16:44:23	Aline Asturian Kerber	Aceito
Outros	pesquisanaoiniciada.pdf	07/05/2016 11:51:32	Aline Asturian Kerber	Aceito
Outros	Roteiroentrevistas.doc	07/05/2016 11:43:38	Aline Asturian Kerber	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	ProjetoQualificado.doc	07/05/2016 11:42:11	Aline Asturian Kerber	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE.doc	07/05/2016 11:28:26	Aline Asturian Kerber	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Endereço: BR 285- Km 292 Campus I - Centro Administrativo
Bairro: Divisão de Pesquisa / São José **CEP:** 99.052-900
UF: RS **Município:** PASSO FUNDO
Telefone: (54)3316-8157 **E-mail:** cep@upf.br

UNIVERSIDADE DE PASSO
FUNDO/ PRÓ-REITORIA DE
PESQUISA E PÓS-



Continuação do Parecer: 1.560.372

PASSO FUNDO, 23 de Maio de 2016

Assinado por:
Felipe Cittolin Abal
(Coordenador)

Endereço: BR 285- Km 292 Campus I - Centro Administrativo
Bairro: Divisão de Pesquisa / São José **CEP:** 99.052-900
UF: RS **Município:** PASSO FUNDO
Telefone: (54)3316-8157 **E-mail:** cep@upf.br