UNIVATES- CENTRO UNIVERSITÁRIO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E JURÍDICAS
CURSO DE LICENCIATURA EM HISTÓRIA

FERROVIA DO TRIGO: UMA HISTÓRIA SOBRE TRILHOS (1940-1980)

Cristiane Secchi

Monografia apresentada ao Curso de Licenciatura em História, como exigência parcial para a obtenção do título de Licenciado em História.
Orientador: Prof. Dr. Luís Fernando da Silva Laroque

Lajeado, junho de 2008

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Dedico este trabalho à minha grande família...

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

AGRADECIMENTOS

"Das Utopias!
Se as coisas são inatingíveis... ora!
Não é motivo para não querê-las...
Que tristes os caminhos, se não fora
A mágica presença das estrelas!"
Mario Quintana

Há tantos a agradecer... Tantas pessoas caminharam juntas sobre os trilhos desta história. O trem, mesmo distante da realidade da maioria das pessoas, ainda causa impacto e curiosidade. Agradeço àquelas que esperaram ansiosas para a consecução deste trabalho; àquelas pessoas que caminharam junto, em sentido literal da palavra, trinta e cinco quilômetros para conhecer de perto parte da ferrovia; àquelas que enfrentaram chuva e muito barro nas idas à Muçum; àquelas que secaram as lágrimas apavoradas de uma escritora durante as crises de produção teórica dando-lhe força e coragem.

Não posso deixar de agradecer a meu querido pai, que aos 13 anos de idade me apresentou o viaduto 13, fazendo-nos caminhar por meio de um matagal. Foi a primeira vez que vi o trem. Um misto de pavor, medo e admiração tomou conta de mim. A partir daquele instante, a minha história com os trilhos se mostraria ainda muito longa.

Também não posso deixar de agradecer minha mãe. Mulher de fibra e coragem, exemplo de dedicação e força. Sou-lhe grata por ter me dado a vida e me encorajado durante todas as horas que pensava em desistir.

Enfim, há tantos a agradecer... Meu querido companheiro, parceiro de pesquisa, de entrevista, debatedor de hipóteses, primeiro leitor do trabalho, meu amor... Magnus! Meu orientador, mestre e exemplo como professor, Luís Fernando Laroque; aos professores do curso de História do Centro Universitário UNIVATES que foram a base para todo o conhecimento adquirido.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

“Semelhante a um rito de iniciação volta-
se ao passado para inaugurar um começo
que é, melhor, um recomeço: é sempre no
presente, afinal que se conjuga o
esquecimento”
(Augé apud Motta, 2001, p.05).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

RESUMO

Este trabalho procura analisar a trajetória da EF 491, mais conhecida como Ferrovia do Trigo, desde os primeiros passos de sua gestação até sua inauguração, no final da década de 70. Elaborado a partir de diversas fontes, tendo como um dos elementos metodológicos a história oral, tomada em conjugação com outras fontes como jornais do período, textos literários e documentos de arquivos públicos e familiares. Através da análise dessas fontes e do exercício de percorrer espaços e instalações da ferrovia, procuramos entender como a sociedade local do Vale do Taquari e também as demais regiões recortadas pela ferrovia em questão, perceberam a construção e a utilização do modal férreo, bem como as expectativas em torno de sua instalação. Também procuramos verificar os impactos da ferrovia na economia regional, a partir da observação do surgimento de novas experiências cotidianas proporcionadas pela ferrovia, tais como o aumento de moradores em municípios da região, maior circulação de pessoas e capital, bem como o impacto nas estruturas sociais. Por fim, procuramos refletir sobre a utilização da malha ferroviária brasileira na atualidade, tendo como raiz central a Ferrovia do Trigo.

PALAVRAS-CHAVE: Ferrovia do Trigo - História sócio-econômica - Vale do Taquari

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

LISTA DE TABELAS

TABELA 1- Traçados em estudo 53

TABELA 2 - Orçamento 53

TABELA 3 - A desestatização das malhas da RFFSA 91

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

SIGLAS E ABREVIATURAS

EF – Estrada de Ferro

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

FEPASA – Ferrovia Paulista S. A.

FERROBAN – Ferrovia Bandeirantes S.A

JK – Jucelino Kubitschek

PND – Plano Nacional de Desestatização

PRR – Partido Republicano Riograndense

RRFSA – Rede Ferroviária Federal S. A.

VFRGS – Viação Férrea do Rio Grande do Sul

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO..... 10

1 A FERROVIA COMO AGENTE DE PROGRESSO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO: A INSERSÃO NO CONTEXTO MUNDIAL..... 24
1.1 O surgimento das ferrovias e sua disseminação em diferentes partes do mundo..... 25
2.2 A ascensão do café e a chegada dos trilhos no Brasil..... 32
2.3 Os trilhos como instrumento de modernização no Rio Grande do Sul..... 38

2 FERROVIA DO TRIGO: O AVANÇAR DOS TRILHOS PELO INTERIOR DO RIO GRANDE DO SUL..... 44
2.1 Iniciativas para a construção da EF 491: a gestação no século XIX e as primeiras décadas do século XX..... 44
2.2 Construção da Ferrovia do Trigo: da década de 1940 até o final de 1950..... 59

3 INSTABILIDADE POLÍTICA E AÇÃO MILITAR NA EF 491 NAS DÉCADAS DE 1960 E 1970 69
3.1 A entrada do Batalhão Ferroviário na construção da Ferrovia do Trigo..... 71
3.2 A década de 1970 na construção da EF 491..... 75
3.3 Crise no sistema ferroviário e a desestruturação da RFFSA..... 89
3.4 EF 491 e a iniciativa privada – concessão da ALL..... 93

CONSIDERAÇÕES FINAIS..... 97

FONTES..... 104

ANEXOS..... 115

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

INTRODUÇÃO

Tudo começou no ano de 1997, no primeiro contato com Viaduto 13. A grandiosidade da obra fascinaram o olhar adolescente que não tinha nem idéia do que seria quando "crescesse". O trem passando dentro de um túnel escuro, provocou misto de pavor e encantamento, marcando para sempre os fios da nossa história. Dentre os contatos com a ferrovia e o início da graduação em Histórias, hipóteses sem fim brotavam entre os passos pelos trilhos, as conversas com moradores locais e o início da pesquisa da história regional.

Para além da motivação pessoal, podemos dizer que o tema ferroviário possui relevância atual diante das demandas em que vivemos sobre transportes no Brasil, como a do colapso futuro que poderá viver a malha rodoviária nacional. Desde a década de 1980, é crescente a produção historiográfica sobre a história da ferrovia no Brasil, com temas variados que passam pela análise sócioeconômica, a questão indígena, a modernidade/modernização, fazendo uso de diferentes fontes como os depoimentos de partícipes dos momentos históricos. Essa produção acadêmica carece de projeção encaminhamentos e debates sobre políticas de preservação e conservação da massa de documentos ferroviários e especialmente da Rede Ferroviária S. A. (RFFSA).

O presente trabalho propõe um estudo de caso da Estrada de Ferro 491, conhecida também como Ferrovia do Trigo, buscando em sua história o comportamento do Estado e do país frente ao projeto regional/local.

É uma ferrovia que tem sua origem entre as décadas de 1940 e 1980, porém as primeiras iniciativas para sua construção remontam ao final do século XIX. Sua história faz parte da constituição de uma identidade regional buscada atualmente no que se refere a unidade da região do Vale do Taquari, ou seja, a busca por suas raízes e sua história.

A questão central do trabalho é o entendimento do processo de como esta ferrovia foi pensada e projetada como signo do progresso e desenvolvimento. Porém foi concretizada e inaugurada em um período de atraso e com pouca vinculação com as regiões em que está assentada.

O recorte espacial do estudo pretende abranger os municípios de Roca Sales a Passo Fundo, isto é, o percurso delineado pela Ferrovia do Trigo. Ressaltamos, entretanto, que outros municípios, como Colinas, Estrela, Porto Alegre, entre outros, também serão abordados no decorrer do estudo devido a sua importância ferroviária em uma linha maior: Porto Alegre- Caí- Passo Fundo. Este é um estudo regional, que tem como pano de fundo a trajetória do Vale do Taquari frente ao contexto estadual, mas sua espacialidade se define pelo traçado da linha férrea.

A delimitação temporal desse trabalho pretende estender-se da década de 1940 até a década de 1980. Estabelecemos como período inicial os anos de 1940 visto que nesta década o traçado da ferrovia foi aprovado e começou-se a pensar na sua construção e o marco final os anos de 1980, quando a obra é concretizada e inaugurada.

Esclarecemos, no entanto, que poderemos nos reportar a momentos anteriores referentes as primeiras tentativas de implantação da malha ferroviária na região (final do século XIX e primeiras décadas do século XX). Neste sentido, também para uma melhor atendimento do objeto em análise é possível que avancemos para o período posterior de atuação, quando o sistema ferroviário brasileiro é concedido a iniciativa privada e a RFFSA é extinta.

Sabemos que a construção/utilização das ferrovias modificaram os cenários econômicos e foram bastante importantes para o desenvolvimento e fortalecimento do capitalismo, bem como para a transição de uma sociedade agrária para uma sociedade urbana. Na construção das ferrovias muito capital foi investido e no caso brasileiro, a maior parte dos

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

investimentos foram estrangeiros. É possível perceber que as vias férreas possibilitaram na economia brasileira o surgimento de novas frentes de trabalho, expansão do comércio, aumento da produção e mais consumo.

Em âmbito gaúcho, especificamente a Ferrovia do Trigo e sua inserção no Vale do Taquari, levantamos algumas problematizações: Quais foram os motivos que impulsionaram a construção dessa linha férrea? Quais os desdobramentos políticos e socioeconômicos advindos com a construção e funcionamento da “Ferrovia do Trigo”?

Inicialmente, duas hipóteses brotaram para responder os questionamentos previstos, sendo confirmadas ou negadas ao longo do trabalho. Dentre as hipóteses para as problemáticas apontamos as seguintes. A primeira é como o Rio Taquari é navegável até as imediações de Estrela - Lajeado, precisaria um transporte barato e eficiente para fazer a ligação entre as zonas de colonização (Encantado, Roca Sales, Muçum, Vespasiano Corrêa, Dois Lajeados...) com o Porto de Estrela, para escoamento da produção. A linha já estaria prevista no Projeto Geral de Uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas par a Província do Rio Grande do Sul, já que os estudos para a implantação do Ramal Férreo começaram ainda no século XIX.

Uma segunda hipótese refere-se ao fato de que o desenvolvimento econômico, político e social sentido no Brasil e no mundo, bem como no Rio Grande do Sul, não se verifica com tanta força nesta ferrovia, pois a sua construção/inauguração coincidem com a ascensão do meio de transporte rodoviário e aqui no Vale do Taquari, em especial, com a construção da BR 386 e também da ponte entre Estrela e Lajeado, o que ocasionou uma mudança de postura frente a chegada do trem.

O objetivo geral deste trabalho é estudar a Ferrovia do Trigo principalmente no Vale do Taquari, percebendo a sua inserção na sociedade, política e economia regional, ao longo do século XX, especificamente no decorrer da década de 1940 até a de 1980.

No intuito de verificar os acontecimentos que antecederam as origens ferroviárias retrocedemos ao século XIX. Visamos com isso situar a temática também nos seus primórdios, ou seja, no período de implantação e consolidação ferroviária nos diferentes

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

continentes do mundo e em específico analisar, grosso modo, o caso brasileiro e rio-grandense.

Ao analisar o contexto político-econômico nacional e estadual procuramos perceber a EF-491 em um sentido que ultrapasse as fronteiras da região, isto é, buscando entendê-la na sua amplitude geral, pois isto é relevante para responder as problemáticas traçadas.

Neste sentido, a partir do foco principal do trabalho estabelecemos os seguintes objetivos específicos:

a) Esmiuçar as motivações que levaram ao traçado e a construção da Ferrovia do Trigo analisando documentos da época e fontes orais;

b) Verificar a relação da Ferrovia do Trigo para com o desenvolvimento industrial/social da região nas décadas delimitadas, observando seus principais desdobramentos em âmbito local;

c) Compreender até que ponto a política estadual e federal contribuiu para a construção da Estrada de Ferro 491, contextualizando o cenário envolto no processo de edificação da Ferrovia do Trigo, bem como a importância dada a esta obra durante os anos de sua construção;

d) Analisar a repercussão da Ferrovia do Trigo no Vale do Taquari ao longo do período em que foi construída como na atualidade, percebendo as memórias locais, lembranças, modificações estruturais na paisagem e também as influências sócio-econômicas.

Para isso, todavia, parafraseando Ransolin (1999, p.35), temos em mente que não cabe ao historiador o papel de juiz e sim apresentar o desenrolar do processo histórico e seus desencadeamentos, os diferentes interesses que orientam cada decisão e as conseqüências desses atos.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Acompanhando as transformações que as estradas de ferro ocasionaram no transporte de carga e passageiros, no aumento das novas frentes de trabalho e no advento de novos cenários, parece-me relevante um estudo mais aprofundado deste tema. Em nosso trabalho a ferrovia será abordada em nível local/regional, utilizando como pano de fundo os processos de instalação ferroviária no Rio Grande do Sul, no Brasil e no mundo.

Relativo a "Ferrovia do Trigo", no Vale do Taquari, é importante destacar a grandiosidade da obra que percorre vales, montanhas, túneis e viadutos, a qual continua na atualidade chamando a atenção e causando impacto no imaginário popular.

O estudo também se torna importante por ainda não ter sido pesquisado, ou seja, trata-se de um enfoque novo na historiografia regional e também, de certa forma, rio-grandesense.

Como base teórica para a análise e discussão dos dados relativos à temática que estamos tratando nos utilizamos de autores que tratam de alguns conceitos/idéias chaves para que se possa entender a questão ferroviária do Vale do Taquari, quando pensamos na Ferrovia do Trigo.

Os conceitos discutidos vem ao encontro dos nossos objetivos maiores, que são o de entender o processo de implantação da ferrovia no Vale do Taquari, percebendo sua importância econômica, política e social. Para isso não poderia deixar de destacar a abordagem envolvendo a história regional (região/lugar), história econômica e história social e desenvolvimento.

Loraine Giron, em seu trabalho "Da memória nasce a História" (2000), lembra a importância de se trabalhar as realidades locais-regionais, na medida em que servem para que as pessoas "compreendam os elementos culturais que possuem e reconheçam o patrimônio cultural existente nas suas comunidades, ao se reconhecerem em sua cultura, têm condições de preservá-las" (Giron, 2000, p.38). O que propõem Giron se torna pertinente quando observa-se a formação dos trinta e sete municípios do Vale do Taquari, onde se pode observar a diversidade étnica e também de valores e modos de viver.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Amparado em Dinizar Becker, Sérgio Boisier e Pedro Bandeira, nas obras "Desenvolvimento local-regional: determinantes e desafios contemporâneos" (2000), "Desarrolo (local): de qué estamos hablando?" (2000) e "Participação, articulação de atores social e desenvolvimento regional" (2000), respectivamente, pode-se destacar a importância dos significados da questão desenvolvimento e desenvolvimento regional.

Portanto pode-se refletir sobre a história da ferrovia no Vale do Taquari no nível local-regional e suas contribuições na construção das diversas realidades que temos no entorno da via férrea. Isto é, os vários municípios do Vale, sejam estes aqueles cortados ou não pelo ramal ferroviário, se entendermos a região como lugar de produção, transformação, modificação das realidades política, econômica e social: "[...] a natureza e a cultura juntas, como processo interagentes, é que conferem forma e individualidade aos lugares (às regiões)" (Becker, 2000, p.4).

Para discutir a questão da história econômica, será utilizado os autores João Fragoso e Manolo Florentino no texto "História econômica" (1997). No referido trabalho estes autores procuram refletir sobre a conceituação e utilização da história econômica nas últimas décadas, defendendo uma história "totalizante, não apenas como fim, mas como ponto de partida" (Fragoso e Florentino, 1997, p. 34-35).

Embasando também na história social, recorremos ao trabalho de Hebe Castro intitulado "História social" (1997), que procura discutir o surgimento da história social, sua evolução e a sua presença na historiografia brasileira. Hebe Castro chama a atenção que é difícil falar de história social sem mencionar o movimento dos Annales, o qual trouxe uma nova perspectiva do fazer e escrever história. A história neste sentido seria uma história-problema, interdisciplinar e com um aperfeiçoamento metodológico. Relativo a história social temos:

> [...] seu nexo básico de constituição, enquanto forma de abordagem que prioriza a experiência humana e os processos de diferenciação e individualização dos comportamentos e identidades coletivas – sociais – na explicação histórica. [...] Isto não nos traz de volta à identificação entre história social e toda a história, porque é possível (e freqüente), hoje, uma história econômica ou uma história cultural que prescindam da vivência humana e de sua experiência socialmente diferenciada como variáveis explícitas (Castro, 1997, p.54).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Para chegar a uma síntese histórica, utilizamo-nos de conceitos políticos, econômicos, sociológicos e antropológicos, o que no entender de Roger Chartier (1990, p.16-17), visa "identificar o modo como em diferentes lugares e momentos uma determinada realidade social é construída, pensada e dada a ler". Isso porque "as estruturas do mundo social não são um dado objetivo, tal como o não são as categorias intelectuais e psicológicas – todas estas são historicamente produzidas pelas práticas articuladas (políticas, sociais, discursivas) que constroem suas figuras" (Chartier, 1990, p.27).

É neste sentido que este estudo pretende ser realizado: uma história regional, mas nem por isso menor ou menos totalizante, valorizando os sujeitos sociais e individuais que fazem parte do "lugar" aqui definido – a ferrovia do trigo – numa abordagem econômica, política e social.

Para a execução desta pesquisa monográfica faremos uso de bibliografias que tratam sobre a história local. Utilizaremos também obras que tratam a questão para o Rio Grande do Sul, para o Brasil e para o mundo. Além disso, procuraremos utilizamo-nos de fontes documentais de acervos públicos, particulares e jornalísticos e fontes orais, que foram levantados, catalogados e analisados.

Optamos por dividir as fontes pesquisadas em dois grupos. O primeiro diz respeito as fontes documentais como relatórios da Rede Ferroviária Federal de diversos anos, projetos específicos da construção ferroviária "Porto Alegre - Passo Fundo" e/ou obtenção de recursos de 1951, 1953, 1956 e 1973 e Estatuto dos trabalhadores ferroviários da VFRGS. Estes documentos estão arquivados no Museu do Trem, localizado em São Leopoldo, e no Arquivo Histórico Regional de Passo Fundo. Também foram utilizados acervos particulares de imagens, plantas ferroviárias e relatórios diários de colaboradores deste estudo e entrevistas com ferroviários, embasados pela metodologia da História Oral. Fontes jornalísticas dos anos 1970, arquivadas na Biblioteca Municipal de Lajeado, e reportagens recentes também foram utilizadas no decorrer do estudo. O segundo grupo diz respeito à produção historiográfica específica e correlata ao tema ferroviário, trazidas em um amplo rol bibliográfico.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Como o Vale do Taquari conta com pouca bibliografia sobre a questão ferroviária em seu território, aposta-se na pertinência desta pesquisa, contribuindo para que novas fontes possam ser criadas e disponibilizadas à comunidade regional. Também consideramos que o estudo contribui para a ampliação da produção acadêmica no que se refere a temática ferroviária brasileira, somando-se as iniciativas já existentes. Seja pela reunião das fontes documentais e/ou bibliográficas ou pela proposta de análise do histórico ferroviário da EF-491, mesmo que em uma longa delimitação temporal, o que prejudica a análise minuciosa de cada evento ocorrido durante as quatro décadas de construção, mas que para este estudo não era nosso objetivo.

O papel do historiador está, portanto, na preservação/reconstrução da história e da memória : "[...]o povo que tiver a 'historia na mão' como instrumento de construção, isto é, quem tiver memória e consciência histórica com mais segurança será o dono do seu presente e futuro" (Félix, 1998, p.8).

Neste trabalho é proposto a reconstrução desta lacuna histórica trazendo de volta a memória como fato presente. Sobre isso Le Goff pontua:

> [...] A memória como propriedade de conservar certas informações, remete-nos em primeiro lugar a conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas ou que ele representa como passada (Le Goff, 1990, p.419).

Vemos a história oral como metodologia cujo uso sistemático possibilita esclarecer trajetórias individuais, eventos ou processos que, as vezes, não têm como ser entendidos ou elucidados de outra forma. Pretendemos neste estudo tratá-las como documento tão importante quanto as outras formas de registro e evidências e não como um simples suporte para estes. Optamos, entretanto, em proteger a identidade dos entrevistados e colaboradores mesmo após a autorização de uso das informações, identificando-os por códigos[1] criados e/ou iniciais quando for o caso.

[1] As entrevistas utilizadas durante o estudo foram denominadas de E1 e E2. Na utilização de acervos particulares convencionamos em utilizar as iniciais das pessoas que cederam o material. No que diz respeito as referências da documentação de instituições públicas foram indicadas respeitando as catalogações.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

A história oral vem aos poucos ganhando um terreno importante no âmbito da historiografia brasileira, devido ao seu poder interdisciplinar que assume ao entrar em contato com todas as ciências humanas, expressando possibilidades não vistas antes na escrita da história. A fala de Marieta de Moraes Ferreira vai ao encontro dessa "nova história brasileira", a qual enfatiza o seguinte:

> A valorização de uma história das representações, do imaginário social e da compreensão dos usos políticos do passado pelo presente promoveu uma reavaliação das relações entre história e memória e permitiu aos historiadores repensar as relações entre passado e presente e definir para a história do tempo presente o estudo dos usos do passado. [...] A memória é também uma construção do passado, mas pautada em emoções e vivências; ela é flexível, e os eventos são lembrados à luz da experiência subseqüente e das necessidades do presente (Ferreira, 2002, p.321).

Uma das características mais marcantes da História Oral está em dar "vez" e "voz" aos oprimidos da história, desfocando a atenção apenas das fontes bibliográficas e documentais, mas contemplando a subjetividade dos indivíduos no que se refere as suas lembranças. Nesse sentido destacamos algumas considerações de Michael Pollack.

> Ao privilegiar a analise dos excluídos, dos marginalizados e das minorias, a história oral ressaltou a importância de memórias subterrâneas que, como parte integrante das culturas minoritárias e dominadas, se opõem à "Memória oficial", no caso a memória nacional (Pollack, 1989, p. 4).

No dizer de Ferreira (2002, p.322), a história oral pode ser considerada "militante" e sinônimo de "instrumento de construção de identidade de grupos", relacionando-se também as peculiaridades do local/regional.

A memória é o elo de ligação entre aquilo que convencionamos chamar de passado e presente, porém é preciso ter em mente que ela é atual, emergente do contexto contemporâneo da pessoa. A memória, como cita Félix e Silveira (2004, p.35), é sempre resultante de um ato seletivo, onde o "lembrar pressupõe um mecanismo mental de representação e de seleção do fato, do tempo e do espaço, no qual se une a fantasia com o real, concreto".

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Pierre Nora elaborou a expressão *"lugares de memória"* que estão encarregados de desempenhar esse papel de manutenção dos liames sociais, de fugir à ameaça do esquecimento: "a memória perdura-se em lugares, como a história em acontecimentos" (Nora apud Félix, 1998, p. 52). Para Michael Pollack são lugares de memória:

> [...] o patrimônio arquitetônico e seu estilo, que nos acompanham por toda a nossa vida, as paisagens, as datas e personagens históricas de cuja importância somos incessantemente relembrados, as tradições e costumes, certas regras de interação, o folclore e a música, e, por que não, as tradições culinárias (Pollack, 1989, p.3).

Com isso, a ferrovia pode ser encarada como um lugar de memória pois é entendida como tal pela comunidade regional. Vista desta forma, o trem povoa o imaginário. As aspirações e conquistas de diversas pessoas da região são aqui considerados em inter-relação com a história da construção da linha férrea e também com a história da região, entendida com o auxílio de Becker quando diz que é preciso considerar a região em suas "condições sociais, políticas, econômicas, de estruturação e organização das comunidades locais" (Becker, 2000, p.140).

O material iconográfico tem o poder de nos remeter ao passado, isto é, a outro tempo e marcar e registrar momentos importantes da história individual e também da coletividade. Nesse sentido, o uso de iconografias passa a ser um rico material a ser explorado pelo historiador devido a todas as significações que pode remeter.

> [...] as imagens fotográficas devem ser vistas como documentos que informam sobre a cultura material de um determinado período histórico e de uma determinada cultura, e também como uma forma simbólica que atribuiu significados às representações e ao imaginário social (Borges, 2005, p.73).

A partir disso, utilizamo-nos das iconografias (mapas e fotografias) para dar suporte ao estudo em questão. As iconografias apresentadas nos anexos do trabalho têm o papel de reportar ao leitor a complexidade do tema abordado. Para isso, fazemos vasto uso deste material, bem como das bibliografias que abordam a temática.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Revendo a literatura que trata sobre o tema – a questão ferroviária no Rio Grande do Sul, especialmente no Vale do Taquari, pode-se perceber que ainda existe muito a ser trabalhado, principalmente quando se trata de regiões específicas do Rio Grande do Sul.

Em um trabalho mais complexo sobre as ferrovias do Rio Grande do Sul, Luiza Helena Kliemann, em "A Ferrovia Gaúcha e as diretrizes de Ordem e Progresso 1905- 1920" (1977), procura analisar similaridades e diferenças do caso brasileiro e mundial na questão do transporte ferroviário. Segundo ela, a Revolução Industrial na Europa pode encontrar as suas raízes "no surto imigratório e no desenvolvimento dos transportes que ocorreram no continente, a partir das transformações no sistema e nas técnicas agrícolas, do livre cambismo e da aplicação de capitais nas manufaturas" (Kliemann, 1977, p. 161). Os meios de transporte neste contexto foi uma das "molas propulsoras da industrialização".

Segundo Kliemann no Brasil as ferrovias não impulsionaram a industrialização, pois a construção das primeiras linhas férreas atenderam a interesses regionais, buscando suprir as necessidades de transporte de passageiros e de carga. Com isso houve um pequeno incremento no comércio que não surtiu maiores efeitos na industrialização do país que caminhava "a passos lentos".

Neste trabalho Kliemann procura evidenciar o interesse estratégico da União em construir ferrovias no sul do Brasil, bem como a pressão e interesses das classes econômicas para a resolução do problema dos transportes. Também é preciso mencionar o interesse do Estado, não só econômico, mas também político e ideológico na preservação e no bom funcionamento das ferrovias gaúchas.

No livro de Boris Fausto "História Concisa do Brasil" (2002, p.108) é pontuado que os anos de 1850 foram de modernização e expansão da economia cafeeira: e que "não assinalou no Brasil apenas a metade do século. Foi também o ano da extinção do tráfico de escravos, da Lei de Terras, da centralização da Guarda Nacional e da aprovação do primeiro Código Comercial". Ressalta o autor que nas áreas dinâmicas do país esboçavam-se as primeiras "mudanças para uma modernização capitalista" (Fausto, 2002, p. 108).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Segundo Boris Fausto (2002, p. 108), a modernização não poderia deixar de mexer no sistema de transportes brasileiro, que não atendia mais as necessidades criadas por um mercado cafeeiro em expansão e as grandes distâncias do país para o escoamento de mercadorias "em meados do século XIX, transportes modernos eram sinônimos de navegação a vapor e, principalmente, de ferrovias".

Jorge Caldeira, em "Mauá: empresário do Império" (1995), enfoca a trajetória de Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, um homem a frente de sua época que vai procurar desenvolver a indústria, os meios de transporte e a urbanização. Mauá foi um dos idealizadores do transporte ferroviário no Brasil, sendo que a primeira estrada de ferro foi construída na segunda metade do século XIX. A "Estrada de Ferro Dom Pedro II", denominada mais tarde de "Central do Brasil", percorreu, em abril de 1854, 14 Km e ligava a Baía de Guanabara à Raiz da Serra.

No Rio Grande do Sul a ferrovia chega nos anos 1870, construída por uma companhia estrangeira – Brazilian Railway Limited, expandindo-se pelo interior do Estado ao longo dos anos. Sandra Pesavento no trabalho "O cotidiano da república: elite e povo na virada do século" (1998, p. 14-21), ressalta que a "lavoura exportadora capitalista do café comandou o espetáculo da modernidade". A República se instala com um cenário de desenvolvimento do capitalismo e base político e ideológica com inspiração positivista.

> A acumulação do capital proporcionada pelo café fazia com que as idéias de progresso e civilização que vinham da Europa adquirissem um sentido preciso no Brasil. Em função do complexo cafeeiro, aparelharam-se portos, construíram-se vias férreas, adquiriram-se máquinas e produtos europeus para uma sociedade que se modernizava e acertava o passa com a História (Pesavento, 1998, p. 14).

A dissertação de mestrado de Antônio Francisco Ransolin "As ferrovias no RS e no Uruguai (1870-1920): um estudo comparativo" (1999, p.4), estuda a "constituição das ferrovias no Rio Grande do Sul e Uruguai, especialmente as motivações políticas e econômicas que estavam imbricadas no traçado das linhas férreas". Inicialmente aborda o surgimento das ferrovias no mundo, na América Latina e no Brasil. Em um segundo momento apresenta as questões ferroviárias gaúchas e uruguaias e a seguir procura estabelecer, através de um processo comparativo, similaridades e diferenças do caso gaúcho e uruguaio.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

João Rodolpho Amaral Flôres também analisa as ferrovias do Rio Grande do Sul, porém com um enfoque bastante novo. Na tese de doutorado, intitulada "Profissões e experiências sociais entre trabalhadores da viação férrea do RS em Santa Maria (1898-1957)" (2005), destaca:

> Compreender a trajetória desses trabalhadores da ferrovia sul-riograndense centrando o foco de análise nas suas experiências de trabalho e de cidadania, consolidadas por esses personagens ao longo de mais de meio século, nos diferentes espaços aonde atuaram como servidores da VFRGS[2] e como cidadãos no contexto da sociedade brasileira (Flôres, 2005, p.19).

Gino Ferri no trabalho "Muçum: princesa das pontes" (1988, p. 183-187; 400- 405), estuda a construção da estrada de ferro 491 – Ferrovia do Trigo – mencionando o histórico da construção desde a data que começou a ser pensada (1890) até a sua inauguração, em 1978, a qual contou com a presença do General Ernesto Geisel. Ainda ressalta a geografia da região que influenciou a construção da obra, que foi considerada uma engenharia de grande vulto devido as pontes, viadutos, aterros e túneis.

José Alfredo Schierholt na obra "Estrela: Ontem e Hoje" (2002, p. 439-441), também procura contar como a EF 491 foi pensada, construída e inaugurada. Destaca que foi pouco utilizada para o transporte de passageiros pois foi deixada principalmente para o transporte de cargas. Também procura evidenciar a importância do município de Estrela como entroncamento Rodo-Hidro-Ferroviário. Semelhante a Gino Ferri, demonstra que ao longo dos anos o traçado da Estrada de Ferro 491 mudou diversas vezes, acabando por passar por Roca Sales e Muçum.

Estas questões, bem como as problemáticas apresentadas serão tratadas dentro de três capítulos. O primeiro visa perceber a inserção das ferrovias no contexto mundial como formas de desenvolvimento e progresso, traçando algumas bases sobre a constituição do sistema ferroviário no mundo, no Brasil e no Rio Grande do Sul.

O segundo capítulo objetiva demonstrar como o sistema ferroviário rio-grandense atingiu o interior do Estado pela EF-491, percebendo a sua inserção política e sócioeconômica na comunidade regional. O capítulo está centro nos primeiros passos da construção da Ferrovia do Trigo, desde o pensar a linha férrea no século XIX, a elaboração do projeto, a

[2] VFRGS: Viação Férrea do Rio Grande do Sul

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

escolha do traçado mais adequado e as primeiras décadas de construção que ocorreu dos anos 1940 até o final dos anos de 1950.

O terceiro capítulo procura discutir a construção da EF-491 partindo da década de 1960 até chegar a de 1980, tentando lançar luz sobre alguns impactos que a ferrovia teve sobre a vida das pessoas e na realidade local, bem como analisar a participação militar nesta realidade ferroviária. Neste capítulo também será abordado, grosso modo, o período ferroviários dos anos 1990, abrangendo a crise do sistema ferroviário nacional e a desestruturação da RFFSA. Também é objetivo do capítulo perceber a relação da Ef-491 com a iniciativa privada.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

1 A FERROVIA COMO AGENTE DE PROGRESSO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO: A INSERSÃO NO CONTEXTO MUNDIAL

A construção das vias férreas em nível mundial provocou modificações em termos políticos, econômicos, sociais e com certeza mentais. Em menos de um século o transporte sobre trilhos já havia se espalhado pelo mundo e já era sinônimo de industrialização e aumento de capitais.

Estudar o caso mundial, brasileiro e gaúcho é necessário e relevante para posteriormente compreender as motivações da construção da EF 491, antiga Ferrovia do Trigo, no cenário local/ regional. Para tanto, o primeiro capítulo objetiva traçar algumas bases sobre a constituição do sistema ferroviário no mundo, no Brasil e no Rio Grande do Sul.

Referente às ferrovias no mundo, o enfoque será nas principais motivações de construção dos caminhos de ferro e disseminação pelos diferentes continente, levando em consideração o desenvolvimento econômico/ industrial, bem como as transformações mentais e a lógica capitalista que acompanhou todo o processo.

Em nível nacional, objetiva-se compreender o cenário em que aportou a nova tecnologia ferroviária que rapidamente dominou o “Velho Mundo” e seus arredores. Tentaremos demonstrar, no caso brasileiro, a falta de um Plano Nacional de Viação Férrea e os interesses das classes dominantes para a construção das linhas férreas.

Para o caso rio-grandense, procuraremos analisar, grosso modo, as ferrovias no período Imperial e Republicano, demonstrando as diferentes motivações e interesses para a construção das linhas ferroviárias. Procuraremos estudar também algumas diferenças e semelhanças do caso brasileiro e gaúcho no que tange a chegada dos trilhos.

1.1 O surgimento das ferrovias e sua disseminação em diferentes partes do mundo

A Inglaterra foi o palco do surgimento e expansão das ferrovias no final do século XVIII e principalmente ao longo do século XIX. Estas espalharam-se rapidamente por diversos continentes fortalecendo economias, diminuindo trajetos e gerando novas fontes de rendas e riquezas.

Segundo Ransolin (1999, p.16), a origem da ferrovia está diretamente ligada ao transporte de minérios, surgindo na Europa para remover o carvão das minas e levá-lo às fundições. Existente desde o século XVI na Alemanha, expandiu-se para o resto da Europa, inicialmente sobre trilhos de madeira e utilizando tração humana e animal. As linhas férreas em função do transporte de minérios, tiveram impulso a partir de 1765, quando James Watt construiu a primeira máquina a vapor fixa. Logo a seguir, em 1769, o francês Joseph Cugnot aperfeiçoou o invento tornando-a uma máquina móvel. Uma nova evolução ocorreu em 1804, quando o inglês Richard Trevithick construiu a primeira locomotiva, composta de cinco vagões, que se deslocava sobre trilhos de ferro fundido, transportando, num percurso de 15 quilômetros, uma carga de minérios e de 70 homens. Todavia, estas locomotivas eram muito pesadas e impossibilitavam um melhor uso comercial. Novos inventos nas décadas seguintes removeram os obstáculos e, em 1830, surgiu a primeira linha comercial visando a ligação entre as cidades de Liverpool e Manchester. A partir daí, se expandiu para o resto do continente europeu e posteriormente para o mundo. Em 1832, chegou à França; entre 1835 e 1839, os trilhos chegaram a Alemanha, Itália, Holanda, Bélgica e Rússia. Na década seguinte atingiram a Dinamarca, a Espanha e a Suíça.

O mundo parece ter ficado perplexo desde a inauguração dos primeiros caminhos de ferro, no início do século XIX. Para a inauguração da linha Liverpool-Manchester, em 15 de setembro de 1830, compareceram cerca de 400 mil pessoas, as quais assistiram o espetáculo da viagem inaugural. Segundo Hardman (1988, p.24) “as impressões que teve [...] sugerem a

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

força do impacto cultural desencadeado por aqueles novos artefatos de ferro". Como bem cita André Luiz Mantovani na dissertação de mestrado intitulada "Melhorar para não mudar: ferrovia, intervenções urbanas e seu impacto social em Ouro Preto – MG, 1885-1897" (2007, p.15), "as pessoas reagiam com uma mistura de vários sentimentos, como indignação, espanto e encantamento, frente aos novos inventos que passavam a fazer parte de seu cotidiano".

As palavras do reverendo Edward Stanley retratam o cenário da inauguração do caminho que ligavam Liverpool e Manchester, cidades participantes da produção têxtil da Inglaterra, onde assim discorreu:

> Não há palavras que possam dar idéia adequada da grandiosidade (não posso usar palavra menor) do nosso progresso. A princípio era relativamente lento, mas logo sentimos que estávamos em marcha, e então todos aqueles para quem o veículo era novo devem haver-se dado conta de que aplicação da força locomotora estava estabelecendo uma nova era no estado da sociedade, cujos resultados definitivos é impossível colocar-se (Stanley apud Hardman, 1988, p.24).

As emoções sentidas no momento da partida do primeiro trem são indefinidas. Parecia ser difícil demonstrar com precisão tudo o que estava acontecendo naquele momento, como bem demonstra a passagem descrita por Edward Stanley. A velocidade do trem alcançou uma sinestesia nunca antes alcançada. Hardman (1988, p. 24) ainda menciona que "[...] a aplicação da força locomotora estava estabelecendo uma nova era no estado da sociedade [...]", onde era impossível descrever com palavras as sensações e experiências possibilitadas pelo desenvolvimento humano.

Lidia Maria Possas no trabalho "Mulheres, trens e trilhos" também procura dar conta deste "imaginário" que rodeou a construção das primeiras linhas férreas quando afirma:

> Os caminhos de ferro em sua trajetória na Europa Ocidental despertaram, pelo menos na fase de sua instalação, outras formas de ver e sentir, como sentimentos adversos, a desconfiança do novo, a impressão de medo das populações que não sabiam como reagir e mesmo como explicar "tão fumegante objeto" (Possas, 2001, p.54-55).

Mantovani (2007, p.16) segue em sua dissertação analisando a posição dos países ocidentais mais industrializados ou em processo que tiveram a "sensibilidade" de perceber a mudança ora implantada pelos caminhos de ferro. O autor ainda defende:

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> [...] o capitalismo possui uma característica que nenhum sistema vivenciado-criado/ criado-vivenciado pelo homem jamais conseguiu desenvolver: a imensa e intensa capacidade de transformar a natureza. [...] Era no desenvolvimento tecnológico, no crescimento da produção material e da comunicação que o processo era mais evidente e se fazia presente. Ferro, aço e vapor imperavam sobre a maquinaria moderna. A ferrovia a navegação a vapor haviam reduzido para uma semana as viagens inter ou transcontinentais (Mantovani, 2007, p.16-17).

Esse histórico se faz necessário para refletir o quão rápida foi a expansão das ferrovias pelo mundo e junto delas a inserção, fortalecimento e expansão do capitalismo. Nesse "decolar" do transporte ferroviário, os trilhos chegam às Américas. Em 1837, nos Estados Unidos e em Cuba; em 1849, o sistema ferroviário foi implantado no México e Peru. Em 1850, surgiu no Chile e, em 1854, no Brasil. Entre 1855 e 1857, a Colômbia, a Argentina e o Paraguai também terão suas ferrovias.

A construção das ferrovias na América Latina ocorreu seguindo moldes norte americanos de liberdade econômica, certa tolerância religiosa e assentada basicamente na política de democracia republicana. Sobre isso temos:

> [...] ainda que sua modernidade tenha tomado por base estratégias pensadas de fora para dentro. Como aconteceu com a ocupação de determinados espaços e pela exploração humana e material, atendendo aspirações das grandes metrópoles européias. Entre tantos interesses dos europeus, no caso da implantação dos transportes ferroviários foram os ingleses os pioneiros em financiar e gerir os principais empreendimentos na região (Flôres, 2005, p.44).

Ao analisar a questão da expansão ferroviária no mundo, André Mantovani se utiliza de uma reportagem publicada pelo jornal *Liberal Mineiro*, em 16 de julho de 1885, intitulada "Caminhos de ferro no mundo". O objetivo da matéria é demonstrar como o transporte ferroviário se desenvolveu pelo mundo, tomando por base o recorte temporal entre 1878 a 1883 e realizando comparações de distâncias relacionadas com várias regiões do mundo. Nesta matéria, os Estados Unidos figurava como grande responsável pelo crescimento dos ramais férreos.

Mantovani (2007, p.22) comenta que nos Estados Unidos foram construídos 56 mil e 327 quilômetros, entre 1878 e 1883, enquanto que no restante do mundo foi construído apenas 53 mil e 841 quilômetros no período em questão. A comparação realizada pelo autor aponta que a Europa construiu no período mencionado 18 mil e 233 quilômetros, o que parece indicar uma certa saturação da necessidade e no mercado europeu.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

A reportagem critica a estagnação européia, porém o autor não menciona que o principal responsável pelo crescimento férreo na América foi o capital inglês. Devido a saturação do mercado europeu, houve a migração do capital inglês para outras regiões onde as concessões ferroviárias poderiam ser mais lucrativas. Sobre isto temos:

> [...] o autor não leva em consideração que o dinheiro que financiava a construção das ferrovias norte-americanas provinha da Inglaterra. Era o desdobramento do desenvolvimento do capitalismo no mundo. A economia capitalista havia se tornado mundial, fato que acentuou-se continuadamente no decorrer do século XIX à medida que o capital estendia as suas operações a todas as partes do mundo, até as mais remotas do planeta, levando a transformação dessas localidades cada vez mais profundamente (Mantovani, 2007, p.24).

Pode-se dizer que "a questão ferroviária se inseria no contexto do capitalismo e sua evolução na chamada Primeira Revolução Industrial, afinal gerou o ponto de partida de um surto industrial sem precedentes, movimentava enormes capitais, aplicados nas obras e equipamentos, além de consumir montanhas de ferro e máquinas" (Ransolin, 1999, p.17). O capitalismo acabou sendo reforçado pelos avanços tecnológicos provocados pela ferrovia. Novas mercadorias circulavam e também idéias, levadas a cortar o espaço com rapidez antes inexistente dos trilhos de aço. Heinsfeld (2007, p.273), também vai ao encontro destas afirmações quando comenta que a construção das ferrovias seguiu a lógica da expansão capitalista internacional.

Vilar e Kula (*apud* Fragoso e Florentino, 1997, p.35), apontam para a construção de uma história econômica sutil e complexa, sempre referida a uma totalidade. Referenciais antropológicos e culturais serviriam não apenas como recursos teóricos, mas sim como suportes de análises econômicas, como é o caso da íntima relação entre capitalismo e ferrovias.

Conforme Lidia Maria Possas, o trem provocou mudanças em nível concreto e físico, moldando diferentes regiões pelo mundo. Além das transformações visíveis aos olhos, o ritmo de vida das pessoas também foi alterado, sendo que estas modificações inconscientes no imaginário foram essenciais para a formação da sociedade capitalista que estava em franco desenvolvimento. A autora também defende que o trem foi indispensável para a constituição da sociedade moderna e de uma lógica urbana marcada pelo tempo, pelo trabalho e pelo consumo.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> [...] outro aspecto notável desse "arauto" da modernidade – o trem – [...] foi a sensação que a velocidade provocava nas pessoas, o impacto que operava na percepção da paisagem, sem deixar de reforçar o controle do tempo através da rígida utilização dos horários-relógio que confirmavam saídas e partidas e obrigavam os passageiros a ajustarem suas particularidades e o próprio cotidiano, o que leva a reforçar e complementar a disciplina que a aceleração do processo produtivo exigia cada vez mais. Pode-se inferir, diante disso, como a presença do trem provocou mudanças na rotina das pessoas, com o trabalho disciplinador, cronometrado em horas, que surpreendia e subordinava a todos (Possas, 2001, p. 57-58).

O trabalho de Luiza Helena Kliemann, "A ferrovia gaúcha e as diretrizes de 'ordem e progresso'" (1977, p.161), aponta para o fato que podemos encontrar as raízes da Revolução Industrial "no surto imigratório e no desenvolvimento dos transportes que ocorreram no continente, a partir das transformações no sistema e nas técnicas agrícolas, do livre cambismo e da aplicação de capitais nas manufaturas". Em pleno alvorecer da Revolução Industrial, no qual a Inglaterra expandiu-se pelo continente Europeu, a máquina substituía arrebatadoramente o esforço humano e animal. O trem fazia por terra a circulação de pessoas, o transporte de matéria prima e de produtos manufaturados.

Luiza Helena Kliemann no referido trabalho vai além em suas considerações sobre o novo meio de locomoção e aponta que a ferrovia teve importância fundamental dentre os meios de transporte, pois "se constituiu numa das molas propulsoras da industrialização e provocou, pelo seu alcance econômico e social, a urbanização e a integração das camadas sociais num novo tipo de vida". Na seqüência de seu trabalho ressalta que as ferrovias vão modificar o cenário de muitas sociedades, incentivando modificações de hábitos, costumes e integrando-se no contexto e na mentalidade social. Sobre trilhos se construíram medos, temores e amores. Novos personagens emergem nesta história onde "resultou na transformação de uma sociedade até então agrícola e estamental em uma sociedade urbana e reivindicativa" (Kliemann, 1977, p.161).

Dobb (*apud* Heinsfeld, 2007, p.273) aponta para o fato de que a construção ferroviária foi vital para o desenvolvimento econômico do capitalismo, "em virtude deste tipo de construção absorver enorme volume de capital, bem como estimular a exportação de capital".

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Ao lado de todo o progresso que alguns países demonstravam pode-se encontrar o atraso de outros. O caso Europeu é um exemplo disso, conforme percebe-se:

> A definição de "Europa" englobava além dos países da Europa central e noroeste – parte onde o desenvolvimento econômico foi mais intenso – a região meridional, que teve um importante papel no início do desenvolvimento capitalista mas que desde o século XVI pararam de crescer, e também, os países da Península Ibérica e Itálica que foram o primeiro império ultramarinho europeu. Além destes países claramente "europeus", na faixa leste do continente existia os povos pertencentes ao antigo Império Habsburgo e Russo. Dessa forma, grande parte do que se pode considerar como "Europa" estava a margem do centro de desenvolvimento capitalista e da sociedade burguesa (Mantovani, 2007, p.17).

A maioria dos países Europeus era essencialmente agrária. Nestes, a ascensão dos trilhos não fora tão intensa quanto na velha Europa. As atividades agrárias em muitas destas regiões chegava a ocupar cerca de 50 por cento da população masculina. Este dado procura apenas dar conta de diferenciar o crescimento e desenvolvimento do transporte ferroviário em diversas partes do globo. Conforme a afirmação de Hobsbawn (1988, p.36), a Europa era "[...] a peça mais importante da economia mundial e da sociedade burguesa".

No final do século XIX, a Europa já contava com mais de 100 mil locomotivas que puxavam pelos caminhos de ferro do continente aproximadamente 2,75 milhões de carros e vagões. A engenharia fazia com que os trilhos ultrapassassem obstáculos naturais como montanhas, rios, lagos, entre outros, com a construção de pontes, viadutos, aterros e outras obras magistrais.

> Em toda a parte, o homem europeu poderia ver o brilho reluzente dos trilhos de aço expostos o sol e a fumaça que saia pelos chaminés das locomotivas que, escreviam de branco as linhas do progresso. Mesmo nos locais de mais difícil acesso as locomotivas puxariam o progresso, ainda que sobre aterros, pontes, viadutos, túneis – construções elaboradas por engenheiros, os novos detentores do saber técnico e científico – poderia dominar e superar os obstáculos impostos pela natureza até então. Não havia lugar onde o homem moderno europeu não se sentisse capaz de ir e conquistar. [...] Os trens alcançavam os centros das grandes cidades européias, onde suas façanhas triunfais eram festejadas com estações ferroviárias gigantescas e deslumbrantes, e, interligavam os mais remotos cantos das áreas rurais, levando pessoas, mercadorias e idéias para os locais onde não penetrava nenhum vestígio da civilização européia do século XIX (Mantovani, 2007, p.18).

A partir das questões analisadas sobre o surgimento das ferrovias e sua disseminação pelas diferentes partes do mundo, podemos inferir que um verdadeiro processo revolucionário aconteceu sobre trilhos. Surgida no bojo da Revolução Industrial, a construção das ferrovias

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

alimentou a produção, o consumo, o lucro e a movimentação monetária. Podemos afirmar que o estabelecimento desta nova tecnologia alimentada por ferro e carvão representou para o século XIX praticamente o mesmo que a indústria têxtil simbolizou durante a Primeira Revolução Industrial (Hobsbawn, 1979, p.69-60). Ransolin também aponta para o fato de que "em seu novo estágio, o capitalismo necessitava de uma afluência sem precedentes de matérias primas e produtos agropecuários. A revolução industrial tornou possível revolucionar os meios de transporte [...]" (Ransolin, s/d., p.04)[3].

> A presença de estradas de ferro e, numa escala menor, máquinas a vapor, introduzia então o poder mecânico em todos os continentes e em países não industrializados. A chegada de estradas de ferro era em si mesmo um símbolo revolucionário, já que a construção do planeta como uma economia única era, de várias formas, o aspecto mais espetacular e de maior alcance da industrialização (Hobsbawn, 1979, p.59-60).

A força da máquina, movimentada pela energia do carvão e a força do ferro, fez com que as distâncias fossem diminuídas e as paisagens transformadas. Podemos analisar que além de estruturais, a ferrovia levou consigo para todos os cantos do mundo, mudanças simbólicas e ideológicas, tornando-se agente de transformação da história e também da memória da maioria das sociedades desde o século XIX.

É interessante ainda destacar, do ponto de vista global, que a partir das vias férreas o conceito de fronteira foi resignificado. O horizonte do mundo acabou sendo ampliado complementado com a participação da navegação a vapor. As ferrovias no aspecto econômico procuravam interligar zonas produtoras de bens primários e/ou matérias primas com os portos. Essas mercadorias eram enviadas a zonas industriais e urbanas do mundo que, por sua vez, remetiam aos produtores primeiros, os produtos industrializados e manufaturados. Observa-se que o transporte marítimo e ferroviário fizeram as economias do mundo se movimentarem, desde os países exportadores de matérias primas até os manufatureiros importadores. O giro da economia mundial fez com que o capitalismo firmasse ainda mais as suas bases, lançando suas normas de livre comércio e livre mercado. Os novos métodos de produção, decorrentes da Revolução Industrial, acabaram imprimindo novas exigências para a abertura de novos mercados e expansão dos negócios.

[3] Para mais informações, consultar o artigo completo no endereço eletrônico: http://www.trt4.jus.br/portaltrt/htm/memorial/index.htm

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Com isso podemos perceber que o trem, desde seu surgimento, é uma das maiores conquistas técnicas da era industrial. As ferrovias marcam o início de uma nova era e de uma nova maneira de tratar o tempo, marcada pela velocidade e pelo movimento, contrapondo-se à estagnação dos costumes e dos modos de vida dos séculos anteriores. A locomotiva a vapor, surgida no século XIX, consolidou-se como meio de transporte ideal para cobrir longas distâncias de forma rápida e eficiente. Pouco tempo após a sua invenção, o trem já alterava inúmeras paisagens e rotinas de diferentes partes do mundo com seu apito estridente e chaminé fumegante. Os caminhos de ferro foram se multiplicando em linhas e ramais, a fim de atender a demanda cada vez maior de transporte de passageiros e mercadorias.

1.2 A ascensão do café e a chegada dos trilhos no Brasil

Conforme já descrito anteriormente, o mundo do século XIX estava fervilhando com o advento das estradas de ferro. O aço que brilhava nos trilhos já fazia parte do cotidiano da maioria dos continentes e países espalhados pelo mundo. Modernização era sinônimo de ferrovias e o Brasil sonhava ser um país moderno, sonhava ser como a Europa. Este era o paradigma a ser alcançado.

As ferrovias chegam ao país na década de 1850. Esta década é marcada por várias modificações na política, economia e estrutura do país. Dentre as mudanças podemos mencionar a Lei de Terras de 1850 (lei que procurava antecipar a abolição da escravidão, relegando os africanos a marginalidade social pois a partir desta legislação a terra passa a ser vendida); a abolição do tráfico externo de escravos, pressionado pelos ingleses, o qual já vinha sendo protelada desde as primeiras décadas do século XIX; o primeiro Código Comercial[4]; a expansão cafeeira e o aumento da imigração.

Neste sentido, ainda é preciso levar em consideração, os diferentes interesses que emergem no contexto da construção das linhas férreas no Brasil. Se, no plano nacional, a implantação das ferrovias tinha por objetivo principal atender às necessidades de integração do território nacional, no Estado de São Paulo, por exemplo, as iniciativas para a construção

[4] Segundo Boris Fausto (2002, p.108) o primeiro Código Comercial "trazia inovações e ao mesmo tempo integrava os textos dispersos que vinham do período colonial, entre outros pontos definiu os tipos de companhias que poderiam ser organizadas no país e regulou suas operações".

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

seriam marcadas por razões de ordem econômica e interesses regionalistas, para escoar as safras de café das fazendas até o porto de Santos.

Sandra Pesavento em seu livro “História do Rio Grande do Sul” (1990, p.63-68), comenta que ao longo do século XIX, “o desenvolvimento da agro-exportação, baseada no café, foi capaz de gerar uma série de transformações na estrutura tradicional montada no país desde os tempos da colonização”. Essas transformações econômico-sociais foram promotoras da internalização do capitalismo no Brasil.

O Brasil da primeira metade do século XIX era um país com um precário sistema de transporte. A modernização só iria acontecer depois de solucionado o problema dos transportes. Para a época “transportes modernos eram sinônimos de navegação a vapor e, principalmente, de ferrovias” (Fausto, 2002, p.108).

No entender deste autor temos ainda:

> As maiores iniciativas de construção de estrada de ferro decorreram da necessidade de melhorar as condições de transporte das principais mercadorias de exportação para os portos mais importantes do país. Era preciso superar os inconvenientes resultantes dos caminhos precários, das cargas em lombo de burro que encareciam custos e dificultavam um fluxo adequado dos produtos (Fausto, 2002, p.109).

Em 1835, a equipe do regente Diogo Antônio Feijó, iniciou os estudos de instalação de um sistema ferroviária brasileiro, coincidindo com o primeiro surto ferroviário europeu. Em 31 de outubro de 1835, foi promulgada a primeira lei ferroviária, como única alternativa rápida e de menor custo para o escoamento das safras de café. Esta tinha por meta a construção de um sistema que ligasse à Capital do Império às Províncias de Minas Gerais, da Bahia e de São Paulo, bem como estender a linha até o Rio Grande do Sul. O governo central, por sua vez, apresentava interesse em defender as fronteiras do sul e as ferrovias contribuíam neste sentido. Essa lei também tinha por objetivo “atrair capitais estrangeiros, estimular a livre iniciativa e promover o desbravamento dos sertões” (Ransolin, 1999, p.24).

João Rodolpho Flôres em seu trabalho “Profissões e experiências sociais entre trabalhadores da viação férrea do RS em Santa Maria (1898-1957)” destaca que as ferrovias, mesmo sendo importantes para o desenvolvimento da maioria dos países do século XIX, industrializados, em vias de industrialização, ou em estágio de consolidação das fronteiras

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

nacionais, como o Brasil, por exemplo, constituíam empreendimento de risco. Em muitas das "[...] regiões onde seriam construídas ligavam cidades muito distantes entre si e possuíam povoamento rarefeito. Mesmo porque, por si só elas não geravam industrialização, apenas se constituíam em meio tecnológico para facilitar as relações econômicas" (Flôres, 2005, p.49).

Mesmo apresentando algumas vantagens, a lei nº 101, de 31/10/1835, não atraiu investidores estrangeiros. A primeira ferrovia brasileira somente fora construída na segunda metade do século XIX, precisamente na década de 1850, quando ocorre a extinção do tráfico negreiro e no Brasil se "tornavam disponíveis capitais para investimentos diversos" (Ransolin, 1999, p.24). O Barão de Mauá recebeu o privilégio para a construção do primeiro ramal férreo, com 14,5 quilômetros de extensão, o qual ligava a Bahia de Guanabara até o início da serra de Petrópolis, após uma viagem de trem para demonstração de 3 quilômetros, em setembro de 1953. Esta pequena linha foi construída em caráter experimental, para apresentar a jornalistas e autoridades a viabilidade do transporte férreo. Nos dias que seguiram à demonstração, os jornais encheram suas páginas com o inovador meio de transporte. Dom Pedro II, ainda tomando pelo entusiasmo, concedeu o privilégio da concessão ao Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá[5].

João Rodolpho Flôres (2005, p.53), argumenta que no contexto de introdução do transporte ferroviário no país, o empreendimento de Mauá teria sido apenas um "pano de amostra", segundo o próprio protagonista, pois a sua intenção era atrair investimentos externos. O seu tino empresarial já considerava a propaganda como fator facilitador aos negócios, desejando obter capitais para um centro de referência, de onde poderiam alimentar as forças produtivas do país.

Em abril de 1854, foi inaugurada a primeira linha férrea do Brasil, recebendo o nome de Dom Pedro II, sendo mais tarde denominada Central do Brasil. A locomotiva utilizada na inauguração tinha procedência inglesa, como a maioria das máquinas adquiridas pelo Brasil no século XIX e início do século XX. Esta recebeu o nome de "Baronesa"[6], em homenagem a

[5] O Barão de Mauá, patrono do Ministério dos transportes, nasceu em uma família humilde, em Arroio Grande, Rio Grande do Sul. Em 1845, à frente de ousado empreendimento construiu os estaleiros da Companhia Ponta de Areia, em Niterói, iniciando a indústria naval brasileira. [...] Entusiasta dos meios de transporte, especialmente das ferrovias, a ele se devem os primeiros trilhos lançados em terra brasileira e a primeira locomotiva denominada "Baronesa" (http://www.dnit.gov.br/ferrovias).

[6] A locomotiva "Baronesa", utilizada para tracionar a composição que inaugurou a primeira estrada de ferro do Brasil, continuou prestando serviço por longo tempo e foi retirada de circulação após 30 anos de uso. Foi

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

esposa do Barão de Mauá. Luiza Kliemann (1977) informa a respeito dos empreendimentos do Barão de Mauá, Irineu Evangelista de Souza, um homem bastante ousado para a época.

> [...] banqueiro com agências espalhadas pelo Brasil e pelo Prata, iluminou a cidade do Rio de Janeiro, fundou companhias de navegação fluvial no Rio Grande do Sul e no Amazonas, organizou a Companhia de Bondes do Rio de Janeiro (esta com capital norte-americano), participou como acionista de diversas indústrias e, finalmente, construiu as primeiras ferrovias brasileiras (Kliemann, 1977, p.163).

João Rodolpho Flôres, ressalta em sua tese que a meta brasileira era a de estabelecer uma rede ferroviária nacional, destinada a interligar as diferentes regiões do país, conforme segue:

> [...] as ferrovias foram determinantes para uma nova "era de modernidade" na transição dos séculos XIX para o XX. Modernidade essa entendida como avanço dos processos tecnológicos que propiciaram uma nova percepção do conceito de civilização, na ótica de uma sociedade capitalista em marcha, sucedânea da velha ordem protocapitalista do Estado moderno (Flôres, 2005, p.43).

A EF Dom Pedro II transportava pessoas de diversas níveis sociais separadas por classes de acordo com os custos que cada pessoa poderia pagar e também cargas das mais diversas. A "febre" ferroviária ali começou a tomar vulto, sendo que poucos meses depois o governo imperial já apresentava um projeto de expansão da linha, ligando Rio de Janeiro à São Paulo, Minas Gerais e seguiria em direção ao norte do país.

A expansão ferroviária no Brasil trouxe para o país capital investidor estrangeiro, sendo que diversas concessionárias disputavam os trechos a serem construídos. Além de capital, as empresas estrangeiras também foram responsáveis pela entrada de mão de obra qualificada em solo brasileiro: engenheiros e outros profissionais aptos para o trabalho com o maquinário que era novidade nos confins do Brasil.

Sobre a entrada das empresas estrangeiras para a construção de ramais férreos, o autor santamariense, Olinto José Kuhn, cita um trecho publicado num periódico da época que evidencia claramente como o brasileiro enaltecia a Europa e fazia de tudo para parecer como ela.

---

transformada em monumento cultural pelo IPHAN. A locomotiva foi construída em 1852 por Willian Fair Bairns & Sons, em Manchester, Inglaterra e hoje faz parte do acervo do Centro de Preservação da História Ferroviária no Rio de Janeiro (http://www.dnit.gov.br/ferrovias).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> Era natural que a um súdito inglês coubesse a iniciativa na realização dos caminhos de ferro, uma vez que o Governo Imperial não tinha querido tomar a si o empreendimento. A Inglaterra é a pátria do caminho de ferro. Era loucura supor que um brasileiro pudesse ser o iniciador de tal encargo. Não havia capitais, não havia homens, nem podia haver ideais num corpo comercial e industrial cuja base de operações era a importação de escravos da costa Africana (Kuhn, 1983, p.46).

Nesta citação, percebe-se as raízes das idéias positivistas, onde o estágio da sociedade humana mais avançado seria a sociedade européia. A sociedade da época demonstrava, como continua a demonstrar na atualidade, certos preconceitos sobre os produtos e mão-de-obra nacionais. Desde o período colonial, onde os súditos da colônia de Portugal tinham de prestar contas a Coroa portuguesa, disseminou-se a trágica idéia do subdesenvolvimento e da dependência econômica e cultural do Brasil. A consciência coletiva ditava as regras. A mais clara era a de que se o Brasil mantivesse tecnologias e ritmo de vida baseados naquilo que era vivenciado na Europa, ficaria evidente que estaria se desenvolvendo no caminho mais correto.

Cabe ressaltar também a modificação do cenário pelos caminhos de ferros em termos materiais e imateriais. No sentido material, temos a modificação da natureza em questão com a construção de "obras de arte", que moldaram diversas cidades e regiões; e imateriais em termos de transformação mental, pois as ferrovias trouxeram para o Brasil, além de uma nova dimensão do tempo[7], uma nova organização urbana e mudanças culturais advinda da diminuição das distâncias e intercâmbios inter-sociedades.

As ferrovias, no caso brasileiro, além de significar um "pontapé inicial" de modernização, caracterizavam-se por ser um bom meio de acumulação de capital por parte do Império. Neste sentido, também eram uma forma de "civilizar" (aqui entendida como sinônimo de desenvolvimento econômico pelas elite nacionais), segundo é descrito:

> Os caminhos de ferro não só construíram uma territorialidade, na ocupação do espaço físico, mas neste mesmo espaço esquadrinharam práticas sociais, estratégias de controle e tarefas rotineiras para o exercício de um poder disciplinar que a sociedade burguesa exigia para a reprodução do capital e, conseqüentemente, para sua acumulação. As inúmeras imagens e representações desses caminhos de ferro que foram construídas em uma trajetória histórica tanto na Europa como no Brasil podem ser vistas com múltiplas facetas em funções do poder [...] (Possas, 2001, p.44).

[7] Para mais informações consultar Ligia Maria Vianna Possas (2001, p.50-60).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

O Brasil arcaico do século XIX, com seu imenso território em partes ainda não explorado, pensou ser as ferrovias a solução de todos os seus maiores problemas: transportes e comunicação. Pode-se perceber isso a partir da primeira lei sobre estradas de ferro promulgadas no país. Nesta, o regente Feijó, tenta alavancar ainda na década de 1830 a construção de estradas de ferro. Deve-se lembrar que na década em questão o mundo ainda caminha vagarosamente, conhecendo lentamente a força e a potencialidade dos trilhos. Feijó vislumbrou o futuro sobre trilhos, porém sem sucesso. Praticamente duas décadas separam a "primeira idéia" de ferrovia, para a construção concreta da linha.

Após a linha férrea construída/inaugurada pelo Barão de Mauá, várias outras se seguiram em diferentes pontos do país. Sem uma idéia melhor formada sobre a construção, centenas de quilômetros de trilhos isolados foram construídos pelas províncias do país, de forma desordenada e fragmentada. O motivo dessa construção desorientada foi a falta de um Plano Nacional de Viação, diferente do caso rio-grandense. Esta realidade também denota outro fator interessante: apesar do esforço da monarquia, as oligarquias brasileiras ainda se mostravam nesta primeira fase de construção com força, influência e fluência monetária para construir linhas praticamente privativas.

Aos investidores estrangeiros também não interessava as necessidades econômicas e sociais internas do Brasil. Para estes a garantia de lucro rápido era o principal interesse.

> [...] Em 1860, 128 quilômetros haviam sido construídos; no final da década seguinte, em torno de 300. Com esses escassos resultados, o governo imperial alterou em 1873 sua política ferroviária: além de juros oferecia uma certa quantia por quilômetro construído. Com essas vantagens mais o quadro interno favorável os investidores estrangeiros colocaram altas somas em ferrovias [...] Conseguia seus objetivos mas à custa de alto endividamento externo. A desculpa governamental era a de que em 90 anos passariam para o Estado com o retorno do capital investido, sob a forma de ferrovias prontas e equipadas" (Ransolin, s/d., p.7-8).

O resultado desta política governamental e também regionalista foi a construção de inúmeras linhas e ramais deficitários, inviáveis financeiramente e desnecessários. A atual situação do transporte ferroviário no Brasil ainda é fruto do século XIX e primeira metade do século XX. O Brasil tem uma imensa malha férrea, porém atualmente boa parte dela está desativada, devido à inviabilidade de mantê-la em funcionamento. Durante os primeiros períodos de construção ferroviária, preocupou-se com quantidade e não com qualidade das obras.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

1.3 Os trilhos como instrumento de modernização no Rio Grande do Sul

No Rio Grande do Sul, permanece a "perspectiva civilizatória" semelhante à citada para o caso brasileiro. Somada a isto temos razões de ordem estratégica, visto que o solo gaúcho é marcado como sendo zona de fronteira e também por interesses econômicos dos grandes latifundiários que precisavam escoar sua produção.

Do ponto de vista econômico, o Rio Grande do Sul do século XIX e das primeiras décadas do século XX era marcado pelo latifúndio e a pecuária, que se refletia no poder político dos estancieiros. Sandra Pesavento sobre este contexto ressalta:

> Apesar do setor agrícola colonial (zona de imigração alemã e italiana) apresentar-se como o mais dinâmico, com mais capacidade de capitalização, proporcionando o surgimento do grande comércio e de indústrias, era o setor pecuarista o predominante do estado, fazendo-se representar na política. [...] Na esfera econômica, considerava ser o principal entrave ao desenvolvimento da economia rio-grandense a questão dos transportes ferroviários (Pesavento, 1990, p.65).

Antônio Ransolin comenta no artigo "Ferrovias no Rio Grande do Sul", que desde o século XIX, no aspecto econômico "dominava o latifúndio pecuarista que se refletia no poder político dos estancieiros" (Ransolin, s.d., p.10). O Rio Grande do Sul situava-se em espaço periférico da economia nacional, integrando-se ao contexto do capitalismo mundial ao participar do processo produtivo brasileiro com sua produção voltada para o mercado interno, abastecendo Rio de Janeiro e São Paulo, cidades participantes do clássico modelo agroexportador. Sobre isso temos:

> O Rio Grande do Sul se inseria na dinâmica do capitalismo mundial de forma indireta, pois a sua caracterização periférica era voltada para abastecer o mercado do centro do país, este sim voltado para o setor externo. Na verdade, o Estado sempre se caracterizou pelo seu caráter de economia periférica e abastecedora do mercado interno desde o período colonial (Ransolin, s/d., p.10).

A chegada dos imigrantes em solo gaúcho também fez com que se alterasse a lógica local. Se no centro do país a mão-de-obra imigrante figurava como um "tampão" a falta do trabalho escravo, no Rio Grande do Sul representaria em nível estratégico o povoamento da serra e planalto devido a importância político/econômica que isso acarretava nacionalmente, mas sobretudo em níveis políticos visava diminuir o poder dos estancieiros gaúchos, que se apresentavam como entrave à centralização do poder pelo governo central.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

A partir da década de 20 do século XIX, os imigrantes passaram gradativamente a ocupar em selo rio-grandense territórios que facilitavam o contato com Porto Alegre, principalmente através do transporte fluvial. Com o crescimento expressivo das colônias gaúchas, Porto Alegre se tornou um importante escoadouro de produtos coloniais, ao passo que se iniciava "a lenta decadência da região da pecuária, fruto não só desse crescimento interno da área colonial, mas sobretudo, a concorrência platina, com gado e charque de melhor qualidade [...] (Ransolin, s.d., p.11)".

Nesta conjuntura político e socioeconômica é instalada a primeira ferrovia no sul do Brasil, ligando Porto Alegre a Novo Hamburgo. Esta foi construída por uma companhia inglesa denominada Companhia Brasiliense Ltda, de Johan Mac Ginity e inaugurada em 14 de abril de 1874, conforme relata o autor:

> A história ferroviária do Rio Grande do Sul teve início em 1866, quando a assembléia provincial debateu as alternativas possíveis para solucionar as dificuldades de escoamento de gêneros das zonas coloniais alemãs do vale do rio dos Sinos (Dias, 1986, p.19).

É preciso evidenciar, no entanto, que a construção da primeira estrada de ferro do Rio Grande do Sul não ocorreu de forma totalmente pacífica e sem maiores debates. Como essa obra privilegiava apenas as regiões de novas colônias, os grandes latifundiários pecuaristas colocaram todas as intervenções possíveis para que a estrada de ferro colonial não passasse de um mero projeto no papel.

A construção da estrada de ferro colonial tinha por objetivo ser eminentemente comercial, sendo que atendia a zona colonial e os comerciantes sediados em Porto Alegre. Ou seja, uma ferrovia construída em prol dos interesses de uma nova elite que emergia no Rio Grande do Sul. Porém, apesar disso, sem fazer parte de um plano global, como o caso das demais estradas de ferro do Brasil.

As ferrovias construídas no Rio Grande do Sul passam a ter um tratamento diferenciado do caso brasileiro no que se refere a estudos, formulações e traçados das linhas férreas. Por ser uma região de fronteira, como já citado anteriormente, e palco de conflitos memoráveis como província limítrofe com o Prata, o Rio Grande do Sul obrigava o Império a lhe dar um tratamento privilegiado. Pela sua posição estratégica, o Rio Grande do Sul teve um plano de viação.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

José Roberto de Souza Dias no livro intitulado **"**Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil Meridional" (1986), procura esmiuçar a construção das estradas de ferro gaúchas, explorando o Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para Província do Rio Grande do Sul, elaborado pelo engenheiro José Ewbank da Câmara. Sobre isso o autor afirma:

> Assim, partindo das necessidades estratégicas Ewbank da Câmara, conhecedor da realidade sulina e estudioso dos traçados e planos ferroviários dos países vizinhos, elaborou o Projeto Geral de Viação Férrea, uma verdadeira resposta às imposições geopolíticas de seu tempo. Visava a construção de uma rede, não apenas subordinada ao prolongamento das ferrovias nacionais, mas que atendesse essencialmente, as exigências de segurança territorial das áreas fronteiriças (Dias, 1986, p.18).

A dissertação de Antônio Ransolin "As ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870-1920): um estudo comparativo" (1999, p.35-36), apresenta um cenário bastante instigante quando retrata a instalação das linhas férreas no Rio Grande do Sul. Neste trabalho também contempla que, ao contrário das demais províncias, e por possuir um grande interesse estratégico, o Rio Grande contou com um projeto[8] de viação. Este plano de viação tinha como interesse garantir a integração da Província com o restante do país e também manter uma rota terrestre que facilitasse a integração econômica com outras regiões.

Adelar Heinsfeld no trabalho intitulado "As ferrovias: na ordem positivista, o progresso corre pelos trilhos", argumenta sobre o projeto ferroviário rio-grandense, no qual pontua:

> Um projeto ferroviário para o Rio Grande do Sul havia sido proposto ao governo imperial em 1872, pelo engenheiro J. Ewbank da Câmara, o qual pode ser considerado o projeto embrião da malha ferroviária que cortaria o Rio Grande do Sul em todas as direções. Em seu bojo, objetivava a satisfação das necessidades estratégicas, políticas e econômicas da parte sul do Império. As fronteiras meridionais eram consideradas inseguras e vulneráveis, tanto ao contrabando como a possíveis agressões bélicas dos países platinos. O projeto elaborado por Ewbank da Câmara era uma resposta às imposições geopolíticas da época. A rede ferroviária projetada para o Rio Grande do Sul deveria ser um prolongamento da rede ferroviária nacional e que proporcionasse a segurança das áreas de fronteiras (Heinsfeld, 274, p.274).

[8] Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para Província do Rio Grande do Sul, elaborada pelo Engenheiro José Ewbank da Câmara. Era gaúcho, nascido em Porto Alegre, em 1843 e, além desse trabalho, também foi responsável pela construção do cais do Porto, em Rio Grande.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Neste sentido, ficam claros os interesses políticos, econômicos, militares da província e do Império no que tange a construção dos caminhos de ferro no Rio Grande do Sul. Os conflitos de fronteira e a necessidade de proteção da mesma, não são neste contexto secundários ao estudo, ao passo que ainda eram latentes as querelas com os vizinhos platinos. Também é preciso ter em mente que a partir da Guerra do Paraguai, os militares passam a ter um papel mais representativo na vida política nacional. Para tanto, percebemos que os diferentes interesses acima citados, e não apenas o caráter econômico-desenvolvimentista permeia a história das vias férreas gaúchas.

Podemos concluir que a ferrovia durante o período Imperial foi essencial para a expansão econômica das zonas de colonização. Também acelerou as transformações no latifúndio pecuarista, modificando alguns eixos econômicos do estado. O resultado disto foi o surgimento de uma nova elite, a urbana e com laços coloniais, com força para requerer direitos e poderes junto a antiga elite gaúcha, formada pelos grandes estancieiros e latifundiários ligados a pecuária.

Também é valido lembrar que durante a República Velha (1889-1930) as bases para o desenvolvimento do capitalismo no Rio Grande do Sul vão sendo traçadas. Para que este processo se desencadeie as propostas político-ideológico partem do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR) que objetiva com base nos pressupostos positivistas “a modernização econômica, social e política do estado” (Rückert, 1997, p.112).

A Constituição de 1891 e o Programa do PRR, por exemplo, são as diretrizes do positivismo castilhista para o desenvolvimento do capitalismo no Rio Grande do Sul. Dentre elas é possível destacar a diversificação econômica; o desenvolvimento dos meios de transporte e uma preocupação social, implícita no programa de imigração e na incorporação do proletariado à sociedade (Rückert, 1997, p.112).

Para Fábio Kuhn,

> O positivismo, na sua concepção original tinha uma visão progressista e conservadora ao mesmo tempo: pregava a aceleração do desenvolvimento industrial, mas sem alterações sociais. No contexto gaúcho, a adaptação das idéias positivistas permitiu que um projeto capitalista fosse implantado, com a realização da modernização econômica, especialmente no setor de transportes, e a ampliação da base política do governo, sendo realizadas alianças com as “classes médias” e com os grupos de colonização (Kuhn, 2004, p.111).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Na última década do século XIX, já se percebe indícios da preocupação do PRR com a problemática dos transportes. O governo vigente aproveitava para criticar a monarquia, detentora da situação anterior, pelo descaso dado aos transportes no Estado, já que a situação era caótica, e também pelos contratos firmados junto a empresas estrangeiras para construção e concessão de linhas férreas. Ransolin (1999, p.63) comenta que apesar do plano de viação de Ewbank, as forças políticas de cada parte do Estado impuseram suas linhas, não tendo maior integração entre região colonial e fronteira.

No Rio Grande do Sul, a partir de 1905, as ferrovias foram unificadas sob o nome de Viação Férrea do Rio Grande do Sul - VFRGS. Na época, algumas linhas já pertenciam à Cie. Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, outras ao governo estadual. A VFRGS foi entregue à administração da Cie Auxiliare que, por sua vez, passou a fazer parte da Brazil Railways em 1911. Em 1920, a VFRGS passou a ser uma empresa estatal. Conforme Heinsfeld, a encampação da rede ferroviária pelo governo do Rio Grande do Sul "significou que o princípio positivista que "compete ao Estado exercer uma ação reguladora sobre tudo o que se relaciona com o interesse da coletividade" estava sendo colocado em prática" (Heinsfeld, 2007, p.301). Em 1957, foi encampada pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA) que, em 1969, a transformou em uma de suas divisões.

Luiza Kliemann (1977, p.159-160), em seu trabalho aprofunda a questão da unificação de 1905 e encampação pelo estado em 1920. A VFRGS foi unificada em quase sua totalidade em 1905, e entregue a companhia Belga (Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil). As companhias arrendatárias, na maioria de capital estrangeiro, não estavam cumprindo com suas obrigações. Nas mãos da Cie Auxiliaire também não obteve hesito, por esbarrar-se em dificuldades administrativos e também provindos das repercussões da Primeira Guerra Mundial. Para tentar solucionar o problema dos transportes, o Estado acaba por encampar as ferrovias no Rio Grande do Sul. Sobre isso temos:

> A encampação colocou um ponto final ao período em que a viação férrea operou sob o comando e responsabilidade da Compagnie Auxiliare dês Chemis de Fera au Brésil. Apensar de todas as dificuldades enfrentadas e da precariedade dos serviços prestados, a rede de viação férrea cumpriu seu papel como elemento modernizador da paisagem sócio-econômica do Rio Grande do Sul. Uma modernização que, no entanto, implicou a ampliação dos laços de dependência em relação ao capital estrangeiro (Dias, 1986, p.18).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

De toda a forma, é preciso concordar com a afirmação de Adelar Heinsfeld (2007), quando menciona que mesmo apresentando um serviço deficiente, as ferrovias cumpriram seu papel de tripla ação muitas vezes no Rio Grande do Sul. Conforme o autor temos esmiuçada as principais funções das ferrovias do sul do país, as quais menciona:

> a) estratégica, servindo como elementos de defesa, tendo em vista a proximidade do *inimigo*;
> b) econômicas, escoando a produção agropecuária e industrial e trazendo produtos que o mercado regional necessitava;
> c) colonizatórias, propiciando que vastas regiões, principalmente no Nordeste do estado, fossem ocupadas e inseridas no contexto da produção nacional (Heinsfeld, 2007, p.302-303).

Mesmo percebendo o papel dos caminhos de ferro rio-grandenses, é preciso ter claro que o contexto local/ estadual está em íntima relação com o que ocorre em termos nacionais e globais. A história se faz através de um grosso fio condutor. O que podemos perceber é que o final do século XIX é marcado pela expansão das linhas ferroviárias pelo Brasil e consequentemente pelo Rio Grande do Sul. Neste, os interesses próprios, divergentes dos outros estados nacionais, faz com que a história ferroviária tome rumos próprios. Desde o início de sua história, o Rio Grande do Sul possui um espaço próprio, forjado entre conflitos, conchavos, alinhavos políticos, entre outros.

Aos poucos a ferrovia vai sendo menos utilizada no Brasil e no Rio Grande do Sul. Os trilhos de aço cedem espaço a cor preta do asfalto, das grandes rodovias e dos grandes centros. O trem fica na memória de uma geração, porém já é esquecido pela seguinte. São os passos da modernidade, do desenvolvimento e do capitalismo firmando suas bases a qualquer preço, esquecendo inclusive do trem, propulsor de crescimento desde o século XIX. Nesse sentido, podemos afirmar que o trem contribuiu para a criação de um novo sistema mundial, mas foi, aos poucos, sucumbindo a ele.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

2 FERROVIA DO TRIGO: O AVANÇAR DOS TRILHOS PELO INTERIOR DO RIO GRANDE DO SUL

O advento das ferrovias modificaram os cenários econômicos e foram bastante importantes para o desenvolvimento e fortalecimento do capitalismo, bem como para a transição de uma sociedade agrária para uma sociedade urbana. Na construção das ferrovias muito capital foi investido e no caso brasileiro, a maior parte dos investimentos foram estrangeiros. É possível perceber que as vias férreas possibilitaram na economia brasileira o surgimento de novas frentes de trabalho, expansão do comércio, aumento da produção e mais consumo.

Neste capítulo procuramos estudar como a Ferrovia do Trigo foi pensada e gestada ao longo da primeira metade do século XX, bem como a primeira etapa de sua construção.

2.1 Iniciativas para a construção da EF 491: a gestação no século XIX e as primeiras décadas do século XX

A história procura dar conta de compreender o homem e suas ações em tempos e espaços pré-determinados. Neste sentido, entendemos a história como um conceito abrangente que, conforme Delgado pode ser entendido como:

> [...] um processo em construção permanente. Processo marcado por temporalidades e delimitações espaciais. Processo construído por sujeitos individuais e sujeitos coletivos. Dinâmica complexa, que envolve ideologias, cultura, vida privada, ações públicas, representações, imaginários, lutas, reações, resistências, valores, instituições, entre as múltiplas variáveis que constituem a complexa rede de inserção do homem na vida em comunidade através do tempo (Delgado, 2003, p. 129).

A partir da reflexão do conceito de história aqui entendido e utilizado, passa-se a discussão do objeto de estudo desta monografia: a Ferrovia do Trigo. Esta linha férrea foi construída e inaugurada dentro de um contexto de crise do sistema ferroviário e expansão do sistema rodoviário, ou seja, no período de 1940 a 1980.

Conforme Hebe Castro (1997), uma redução da escala de abordagem é comum à maioria das pesquisas recentes em história social.

> A redução da escala de análise nesta perspectiva não diz respeito à incorporação de objetos que teoricamente só poderiam ser construídos em escalas diminutas do social [...], nem à busca de estabelecer microcosmos exemplares do social. Representa, antes, um ponto de partida para um movimento mais amplo em direção à generalizações. Propõe-se, de fato, as vivências históricas individuais, possíveis de serem parcialmente reconstituídas, como um nível privilegiado de observação para rever e formular problemas à explicação histórica, considerando tanto as condicionantes estruturais do comportamento humano na história, como a margem de liberdade e de criatividade nele contidas [...] (Castro, 1997, p.53-54).

A história da construção da Estrada de Ferro 491 remonta ao século XIX, no contexto da transição do Governo Imperial para o Republicano. No Rio Grande do Sul, como já foi visto no capítulo anterior, o Positivismo firmava suas bases sob a égide do PRR e o comando firme de Júlio de Castilhos.

Com isso, os primeiros passos da Ferrovia do Trigo, também chamada de Estrada de Ferro 491 (EF-491), iniciam-se ainda no século XIX, com estudos para implantação da ferrovia. Neste período estudam-se concessões a particulares para a exploração do trecho que abarcariam as zonas de colonização italiana e também regiões pertencentes a jurisdição de Estrela e Lajeado, localizados no interior do Rio Grande do Sul.

Gino Ferri, memorialista local, apresenta no livro “Muçum: princesa das pontes” (1988), algumas iniciativas para a construção de uma ferrovia que passaria pelo território do Vale do Taquari. É importante lembrar que o desenho do Vale do Taquari no final do século XIX e primeiras décadas do século XX, difere muito do delineamento atual do Vale (veja ANEXO A).

Durante o século XX o esboço do Vale do Taquari vai sendo modificado e moldado. Até a meados do século XX tem-se um número relativamente pequeno de municípios emancipados, ocorrendo um verdadeiro “boom” de divisões municipais na década de 1990

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

(veja ANEXO B), seguindo interesses políticos-econômicos. Buscava-se com as emancipações maior autonomia político-administrativa das comunidades mais fortes dos "municípios-mãe". O resultado das divisões municipais foi a partilha do Vale do Taquari em trinta e sete municípios, alguns de força mais expressiva como Lajeado, Encantado, Arroio do Meio e Estrela e municípios menores com vocação ainda rural e menos representativos na política estadual, tais como Sério, Forquetinha, Canudos do Vale, Capitão, entre outros.

Retornando as primeiras iniciativas de construção da ferrovia ainda no século XIX, Gino Ferri comenta que, em 1890, o Governo Federal, nomeava "o Engenheiro João Luiz de Farias Santos, para organizar o plano de viação do Estado do Rio Grande do Sul, especialmente, com ferrovias na região colonial italiana" (Ferri, 1988, p.401). Em 1908, João Baptista de Mello, intendente do município de Lajeado, em resposta ao Governo do Estado, afirmaria também que a construção da estrada de ferro teria como ponto inicial a cidade de Lajeado.

Ferri cita também o Decreto n° 1958 de abril de 1909, alterado pelo Decreto n° 2262, de fevereiro de 1914, como sendo o "Plano inicial para a construção de Estrada de Ferro", que previa a ligação entre "Taquari e Passo Fundo" (Ferri, 1988, p.401). O autor comenta também um estudo iniciado em 1910 e paralisado por ocasião da Primeira Guerra Mundial (1914/1918).

Dois ofícios enviados por um muçunense ao Presidente Borges de Medeiros, em 1913 e 1914 respectivamente, também integram o texto de Ferri. Nestes ofícios, André Zílio, residente em Muçum e exportador, comenta das dificuldades enfrentadas na questão do transporte e solicita ao Presidente do Estado a construção de uma estrada de ferro nas margens do rio Taquari.

Outros dados referentes a gestação da obra em nível regional podem ser encontrados sucintamente no livro de José Alfredo Schierholt "Estrela: Ontem e Hoje" (2002). Os dados apresentados por Schierholt vão ao encontro daqueles apresentados por Ferri, porém fazendo uma miscelânea de datas e personagens que dificulta o entendimento real da cronologia dos fatos.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

As reportagens dos jornais “O Informativo do Vale”, de 14 de outubro de 1976 e do “Correio do Povo”, de 18 de outubro de 1977, p. 29, também remontam a iniciativas anteriores a data de início da construção, ou seja final da década de 1940. O primeiro trás o seguinte trecho:

> No ano de 1910 foi idealizada uma ferrovia que pudesse ligar Porto Alegre a Passo Fundo. A Guerra Mundial interrompeu os planos. [...] No ano de 1910, as autoridades governamentais iniciaram os primeiros contatos para a construção de uma estrada de ferro ligando Porto Alegre a Passo Fundo. Com a guerra mundial de 1914, tudo foi paralisado, voltando o assunto a ser ventilado somente em 1945, quando saiu o projeto (Jornal O Informativo do Vale de 09/10/1976, p.2).

O segundo jornal citado – Correio do Povo de 1977 – comenta que “os estudos iniciais desta ferrovia foram iniciados em 1910. Com a 1° Guerra Mundial, em 1914, houve uma paralisação e somente em 1945 foi elaborado o projeto de construção”.

O jornal “O Informativo do Vale”, de 23 de abril de 2007, p.7, caracteriza a ferrovia pensada como um “projeto audacioso, previsto desde a 2ª Guerra Mundial, e que mudou a história da cidade e de milhares de pessoas”.

O projeto da ferrovia realizado em 1945 e assinado em 1953, encontra-se arquivado no Museu do Trem (São Leopoldo, Rio Grande do Sul). Folheando a documentação do projeto para a construção da L-35 ou Ferrovia do Trigo, nomes inicialmente dados a ferrovia atualmente conhecida como EF 491, podemos encontrar o “Memorial Justificativo” para a escolha do traçado (Projeto de 1951a).

Este memorial procura apresentar as considerações gerais, histórico, justificativas técnicas, entre outros dados, sobre a linha Porto Alegre - Caí - Passo Fundo. Sobre isso temos:

> O objetivo do presente memorial é o projeto de ligação ferroviária direta entre Porto Alegre e Passo Fundo, distantes em reta de 227 700 metros. O projeto em referência terá, na fase final, a extensão de 282 551 metros e se iniciará na estação Caí da variante do Barreto - Gravataí, devendo constituir a linha tronco da rede Norte do Estado, em substituição à atual linha Porto Alegre - Santa Maria - Passo Fundo, com 680 Km de extensão e condições técnicas precárias. Terá um raio mínimo de 500 metros e a rampa máxima de 1%, o qual permitirá velocidades máximas de 80 à 90 Km/hora e médias de 50 Km/horas e foi projetada com essas condições excepcionais, a fim de poder concorrer, com reais vantagens ao transporte rodoviário, o único atualmente existente na região e efetuado numa rodovia de 340 Km.
>
> A região a ser servida por esse traçado representa 60% da economia e da população do Estado, o que bem caracteriza a importância decisiva de tal empreendimento e seus reflexos na rede serão os mais amplos possíveis (Projeto de 1951a, p.1).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

A introdução do Memorial Justificativo para a escolha do traçado da ferrovia que iria cortar o Vale do Taquari, ligando de um lado a Porto Alegre e de outro a Passo Fundo, já demonstra o quão pretensiosa e bem elaborada era a obra: uma ferrovia moderna aos olhos da sociedade da primeira metade do século XX e que resolveria em muito os problemas de transportes.

Ainda na primeira página do Memorial encontra-se um relato interessante e instigante sobre o histórico das linhas tronco do sul do Brasil, que vem a confirmar o que havíamos levantado no capítulo 1 no que tange a questão ferroviária no sul do país.

> As linhas tronco que constituem a rede principal ferroviária do Rio Grande do Sul, na sua totalidade, construídas nos fins do século passado, visando fins mais estratégicos, naquela época, sua execução não atendeu à nenhum plano de uma exploração econômica. Assim é que essa rede se constituiu de linhas com péssimas condições técnicas, de exacerbado encurvamento, sem nenhuma padronização, e que obrigava a um grande número de recomposições, cruzamentos difíceis, etc...
> Não há dúvidas que, ao sistema de concessões a particulares, utilizado pelo governo para a construção de suas linhas, recai a maior parcela de responsabilidade por um tal estado de cousas (Projeto de 1951a, p.1).

A partir da informação é possível analisar três aspectos: primeiramente o memorial demonstra a exploração das linhas férreas apenas pela necessidade estratégica e já posiciona o projeto de construção da linha Porto Alegre - Caí - Passo Fundo como um empreendimento desenvolvimentista, tendendo mais para o viés econômico. O segundo aspecto diz respeito às condições físicas das linhas construídas durante o século XIX que, segundo o memorial justificativo, por não ter uma “missão” econômica e sim estratégica, seria de baixa qualidade. Pressupõe-se então que a ferrovia que se projetava seria o contrário da realidade rio-grandense, ou seja, caminhos de ferro modernos, com padrão de qualidade superior. O último aspecto refere-se à dura crítica do memorial sobre as concessões privadas para construção de vias férreas. Segundo este, a causa dos problemas ferroviários teria sua gênese nas concessões ferroviárias às empresas privadas.

Ainda justificando a construção da linha Porto Alegre - Caí - Passo Fundo, o memorial trás as dificuldades encontradas entre o período de 1939/1945 das ferrovias existentes em dar conta de atender aos interesses econômicos do estado. Por estar em mau estado de conservação e dispor de um traçado pouco vantajoso no que tange o escoamento dos bens produtivos e de pessoas, era necessária a construção de uma nova ferrovia, conforme segue:

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> Presentemente, a ferrovia Porto Alegre - Caí - Passo Fundo, empreendimento de relevância evidente, que deverá constituir uma nova Linha Tronco da rede norte do Estado, perfeitamente articulada numa região que representa 60% da economia do Estado, deverá não só resolver, em grande parte, a situação econômica da Viação Férrea, como ainda a situação dos transportes dessa região, se sua construção for executada com a rapidez necessária.
> [...] A construção da linha Caí - Passo Fundo evitará, além de tudo, a necessidade em futuro próximo da execução de uma grande rodovia nesse setor, de valor semelhante ao que ora se propõe, mas que, pelas suas condições peculiares, não possuiria nem a capacidade nem o rendimento econômico de uma ferrovia com as condições superiores do projeto em apreço (Projeto de 1951a, p.4-6).

Pode-se perceber frente a isto que o Memorial Justificativo super dimensiona o projeto da ferrovia em questão, sendo que para ele, a construção da linha PortoAlegre - Caí - Passo Fundo resolveria a maior parte do problema de transportes do estado, além de privilegiar uma zona de amplo desenvolvimento econômico. O segundo parágrafo da citação afirma a não necessidade de construir uma rodovia que atendesse a região do traçado da ferrovia, porque esta seria auto-suficiente na questão do transporte da região. Isto não aconteceu, já que na década de 1960/70 a Estrada da Produção, atual BR 386, é construída e também uma rodovia estatal que liga Lajeado a região norte do Vale do Taquari, passando por diversos municípios que poderiam ser atendidos pelo transporte ferroviário. Como se pode ver, o projeto também cita o tempo de construção. Já se previa no Memorial Justificativo a demora da construção até perto dos anos 80, devido a lentidão das obras ocasionada, entre outros fatores, pela falta de verbas governamentais.

A ferrovia em construção tinha objetivos bastante implícitos para desenvolver a economia regional, estadual e nacional. Com a obra concluída, esperava-se aumentar o transporte via modal ferroviário, visto que já se tinha consciência dos custos provenientes do transporte rodoviário. Acreditava-se, entretanto, que a obra deveria ser realizada em curto prazo para poder fazer jus a seus principais objetivos. Isto não aconteceu. Mais de três décadas se passaram até a conclusão da ferrovia e os resultados esperados não se concretizaram. Victor Issler, no documento “Estrada do Trigo: Ligação Ferroviária Porto Alegre- Caí- Passo Fundo”, demonstra a preocupação das lideranças estaduais/federais no término da obra da nova estrada de ferro.

> O problema agora é concluí-la – e concluí-la dentro do menor espaço de tempo possível (três a quatro anos no máximo). Todavia, com as insignificantes verbas anuais para esse fim reservadas no orçamento da República, é evidente que não será dado à nossa geração vela [sic] em funcionamento.
> Isso posto, e apesar de defendermos a tese de que, para obras de tamanha significação econômica, com indiscutível possibilidade de imediata recuperação do capital investido, até mesmo a emissão seria justificável, impõe-se-nos cogitar da

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> obtenção de recursos outros, que não os diretamente oriundos dos cofres públicos, em montante que baste à efetiva conclusão do empreendimento (Issler, 1956, p.10).

O depoimento do E2 vai ao encontro dessa afirmação, quando comenta:

> Em 49 comecei ali em Muçum, naquela obra de Muçum. [...] Era uma obra que começava e parava, dependia da verba da obra. Então a gente trabalhava geralmente de janeiro até maio ou setembro e no fim do ano parava pra evitar [problemas maiores]. [...] não tinha verba, então parava. Levou muitos anos! (E2, abril 2008, p.2).

Nessa perspectiva a metodologia da História Oral é muito relevante no trabalho em decorrência da subjetividade e interpretações pessoais que esta requer. A partir dos relatos de pessoas que tiveram ou têm alguma relação com a história da Ferrovia do Trigo, podemos recuperar parte da história da região, que é regida a partir de histórias de vida, de lembranças de "velhos", dando-lhes vez e voz e os fazendo partícipes do processo de escrita da história.

> A memória é matéria-prima para quem trabalha com a História tanto no ensino como na pesquisa. É como matéria-prima e não como produto final que a memória deve ser trabalhada. Sendo material delicado sobre o qual se debruça o historiador, deve ser, antes de mais nada, compreendido em suas determinações (Giron, 2000, p.23).

Ecléa Bosi, no livro "Memória e sociedade: lembranças de velhos", argumenta que "a arte da narração não está confinada nos livros, seu veio épico é oral" (Bosi, 1994, p.85). Os relatos de um narrador surgem através de suas experiências individuais. Estas histórias e vivências que se transformam em experiência para os que escutam. Para a autora "a narração é uma forma artesanal de comunicação" (Bosi, 1994, p.88). O narrador vence o espaço do tempo e conta as aventuras que para ele tem significação. A relação de interesse comum entre o ouvinte e o narrador toma forma quando esta troca de experiências e tem como objetivo conservar e reproduzir para a sociedade o que foi narrado.

Dentre as problemáticas deste trabalho está as motivações para a construção da linha férrea e a escolha do traçado atual. A primeira hipótese levantada super dimensionamos os municípios de Lajeado e Estrela, quando dizíamos da importância da construção da ferrovia para fazer a ligação entre as zonas colônias (Encantado, Roca Sales, Muçum, Vespasiano Corrêa, Dois Lajeados, Guaporé, etc), já que o rio Taquari é navegável até as imediações de Estrela/Lajeado. Também levantamos a hipótese da ferrovia já estar planejada no "Projeto Geral de Uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para Província do Rio Grande

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

do Sul", apresentado no primeiro capítulo, já que os estudos para a implantação desta ferrovia iniciam ainda no século XIX.

A partir do que foi exposto, podemos refutar em parte a hipótese inicialmente apresentada para este trabalho, já que vimos pelo Memorial Justificativo que esta ferrovia era algo totalmente novo na realidade do Rio Grande do Sul, e não constava no "Projeto Geral de Uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província do Rio Grande do Sul", que data do final do século XIX. Este projeto visava interligar regiões coloniais, como visto no capítulo anterior, mas principalmente atender as necessidades estratégicas do solo rio-grandense. A construção das primeiras linhas do Estado do Rio Grande do Sul seguiram os pressupostos do projeto geral de vias férreas, sendo construídas por concessões a empresas privadas. Vimos a partir do que foi apresentado neste primeiro tópico, que a ferrovia Porto Alegre - Caí - Passo Fundo foi projetada para se diferir das linhas já existentes no Estado na forma e na finalidade. Ou seja, uma ferrovia moderna, com materiais e técnicas de ponta e com função econômica bem delineada.

Em parte a hipótese apresentada está correta quando diz da finalidade de servir como elo de ligação às regiões coloniais do norte do Estado. Super dimensionamos Estrela e Lajeado, mas entretanto, estes não deixaram de aparecer no Memorial Justificativo para a construção da ferrovia, o que prova a relevância destas localidades ainda na primeira metade do século XX, conforme temos:

> A rede Norte, assim articulada, constituirá um fator de equilíbrio social de importância indiscutível para o Estado, pois que irá ligar as regiões de Porto Alegre e suas imediações, Estrela, Bento Gonçalves, Caxias, etc., que começam a se industrializarem com alguma intensidade e ainda mais, tendo em vista as possibilidades futuras do Plano de Eletrificação do Estado, com as regiões do Noroeste, de grande produção agrícola, capaz de fornecer os alimentos e as matérias primas que as regiões do Sul necessitarão para um futuro próximo. [...] As ricas regiões do Alto Taquari e Vale da Boa Vista ficarão ligados à Capital por um transporte regular de no máximo, 3 horas. Dessa forma sua produção constante de produtos agrícolas, aves, lacticínios tenderá a se expandir sensivelmente, com a possibilidade de um grande mercado consumidor seguro, como é o da Capital, nas suas proximidades (Projeto de 1951a, p.7).

Ainda tendo em vista localidades do atual Vale do Taquari, o Memorial cita a construção do ramal da localidade de Corvo, atual município de Colinas, até Estrela ou Lajeado: "Ramal para Estrela e Lajeado: A construção do ramal para Estrela e Lajeado impõe-se desde o início, pela carga que ele será capaz de coletar" (Projeto de 1951a, p.9).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Vale ressaltar, que o contato das localidades da região hoje conhecidas como Vale do Taquari com a capital do Estado dava-se apenas pela via marítima. O rio era a maneira mais cômoda de ligação do interior com os demais municípios do Estado e com a Capital Porto Alegre até a década de 1960/70, quando foi construída a ponte entre Lajeado e Estrela, a BR 386 e melhorada toda a infra-estrutura de estradas e transportes. Lothar Hessel no livro "O município de Estrela: história e crônica" comenta que pelo rio Taquari que "a vila mantinha contato com o mundo exterior, sobretudo com a capital do Estado. Através do rio se desenvolviam os contatos sociais, administrativos e comerciais" (Hessel, 2004, p. 154).

Os rios da região, conforme pode ser observado no mapa hidrográfico da região do Vale do Taquari (observe ANEXO C), também foram responsáveis pelo traçado atual da ferrovia e pelos demais traçados anteriormente estudados. O curso dos rios e a geografia da região, foram dando subsídios para que as equipes técnicas fossem definindo o melhor traçado para a ferrovia.

> A ligação ferroviária Porto Alegre- Passo Fundo é uma aspiração da rede e do Rio Grande do Sul que data de 1910, ocasião em que se iniciaram os primeiros estudos. Já naquela época se fazia sentir a sua necessidade e a sua importância. Razões de toda a ordem impediram até nossos dias a realização de empreendimento de tanta relevância. Diversos estudos foram realizados nestes quarenta anos com as mais variadas diretrizes. [...] Em 1911 foram procedidos dois estudos pela concessionária Internacionale Bergbau und Industriegesselschaft. Ambos partiam da cidade de Taquari e demandavam a Passo Fundo pelos Vales do Forqueta e Guaporé, respectivamente. Possuíam 370 Km e 311 Km de extensão até a cidade de Taquari e 460 Km e 400 Km até Porto Alegre. Suas condições técnicas principais, rampa máxima real 1,5% e raio mínimo de 120 m, invalidam qualquer possibilidade de aproveitamento na época atual.
>
> Simultaneamente, também se procediam estudos por Bento Gonçalves – Prata – Passo Fundo. Esse estudo partia de Bento Gonçalves, descia o rio das Antas, indo atravessá-lo próximo ao Morro do Céu. Subia pela vertente esquerda do Carreiro e seguia em direção à Prata e daí a Passo Fundo, atravessando o Carreiro mais a montante, passava para a vertente esquerda do Guaporé nas proximidades de Casca, dirigindo-se por Vila Maria, Maráu, Independência e Passo Fundo.
>
> Sua extensão deveria ser aproximadamente 280 Km até Bento Gonçalves e 450 Km até Porto Alegre, suas condições técnicas equivaliam as dos traçados anteriores e os estudos foram executados pelos Belgas, concessionários da rede ferroviária naquela época (Projeto de 1951a, p.15).

Sem condições as técnicas necessárias para a construção da linha, ou por estas já serem ultrapassadas na década de 1930, foram procedidos outros estudos de traçados. Diversos estudos foram realizados para ver qual melhor se adaptaria a geografia da região, já que boa parte do traçado da ferrovia se encontra em pé de serra e localidade montanhosa. A dificuldade de se traçar o melhor caminho para ligar Porto Alegre até Passo Fundo rendeu vários anos de estudos e de "pensar" a linha férrea. É possível visualizar os traçados

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

estudados, condições técnicas de todos os traçados possíveis de Porto Alegre a Passo Fundo, custos, extensão de tráfego, comprimentos médios, entre outros, a partir das tabelas comparativas:

TABELA 1 - Traçados em estudo

VARIANTES	**EXTENSÃO DE TRÁFEGO**	**CONDIÇÕES TÉCNICAS**			**COMPRIMENTO VIRTUAL MÉDIO**
	Km	Raio mínimo-m	Rampa real-%	Rampa compr. %	Km
1- POA-Caí-Passo Fundo	291,673	500	1,0	1,14	646,956
Trecho: Km 105- Passo Fundo	152,724	500	1,0	1,14	399,626
Trecho: Muçum- Passo Fundo	146,533	500	1,0	1,14	388,606
2- POA-Barreto- Passo Fundo	371,000	300	1,2	1,50	850,000
Trecho: Km 101,670 – Passo Fundo	198,330	300	1,2	1,50	646,000
3- POA-Caí-B. Turvo-P. Fundo	394,385	300	1,2	1,50	915,000
Trecho: Muçum-P. Fundo	249,245	300	1,2	1,50	656,650
Trecho: B. Turvo – P. Fundo	249,245	300	1,2	1,50	471,420
4- POA-Bento Gonçalves -P. Fundo	395,904	100	3,0	3,70	1386,000
5- POA -S. Maria-P. Fundo (linha em tráfego)	680,000	90	4,07	4,51	1588,461

Fonte: Memorial Justificativo (Projeto de 1951a, p.19).
Observação: Tabela adaptada pelos autores

TABELA 2 – Orçamento

VARIANTES	**Extensão a construir (m)**	**Movimento de terra (m^3)**	**Pontes e viadutos (m)**	**Túneis (m)**	**Custos Cr$**
1- POA-Caí-Passo Fundo	265221,51	20002162,3	5515	13410	174801802,20
Trecho: Km 105- Passo Fundo	160221,51	12792587,5	4595	12630	1272430906,70
Trecho: Muçum- Passo Fundo	154030,00	12502524,1	4395	11480	1212974035,60
2- POA-Barreto- Passo Fundo	307500,00	22500000,0	2230	3200	1604897610,20
Trecho: Km 101,670 – P. Passo Fundo	205830,00	16932267,0	1438	3200	1230140086,70
3- POA - Caí-B. Turvo - P. Fundo	368059,00	22650000,0	3235	7000	1831080810,20

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Trecho: Muçum - P. Fundo	256868,00	15154000,0	2115	5070	1316709071,60
Trecho: B. Turvo – P. Fundo	150898,00	9524000,0	2068	1648	774484071,60

Fonte: Memorial Justificativo (Projeto de 1951a, p.19).
Observação: Tabela adaptada pelos autores

Os dados estatísticos e qualitativos, amplamente utilizados pela história econômica podem nos auxiliar a compreender diferentes facetas dos estudos de traçados e custos do projeto. João Fragoso e Manolo Florentino (1997, p. 33), ao teorizar sobre a história econômica comentam que mesmo "agonizante", as contribuições economicistas, mesmo parciais entre si, são muito úteis no que se refere a compreensão de contextos globais que a história totalizante pretende alcançar.

Os autores ainda defendem que o "puro diagnóstico econômico na análise de uma situação [...] traduz-se em paradigmas [...]. O que, por certo, só vem reafirmar a necessidade da perspectiva de uma história totalizante, não apenas como fim, mas como ponto de partida" (Fragoso e Florentino, 1997, p.34-35).

Dentre os traçados apresentados (veja ANEXOS D e E), o esboço escolhido foi o que passaria por Porto Alegre, Caí, indo em direção a Passo Fundo, subindo pelo rio Guaporé. Conforme o Memorial Justificativo (Projeto de 1951a, p.23), dentre os desenhos estudados, o traçado escolhido apesar de ter um alto custo, ainda era o que melhor se adaptava as necessidades técnicas e econômicas a que o projeto se propunha.

Sobre a escolha do traçado, a feitura de uma entrevista com um engenheiro da época também trás a seguinte contribuição.

> Esses estudos da década, do final de 40, 49, foram estudos topográficos pra ver qual era o traçado de linha mais conveniente. E eu também sei que foram feitos muitos, muitos estudos. Um, inclusive, partia do tronco sul que estava projetado inicialmente na parte norte da cidade. O rio Taquari era atravessado não onde está hoje, mas mais aqui ao norte e aí pegaria umas terras mais na saída aqui da cidade, no bairro Fátima. Então subiria acima. Mas entre várias alternativas se optou por essa do Vale do rio Guaporé, fazer ao longo do Rio Guaporé, que é um rio que geograficamente, mais ou menos, ele vai na direção de Passo Fundo. O rio Guaporé nasce em Passo Fundo lá no arroio, lá na barragem do Capingui, que fica numa região próxima a Passo Fundo. Então seria mais ou menos seguir a linha do rio Guaporé. Então se optou por esse traçado, e sim! Equipes de topografias vieram se instalando não exatamente pra obra em si, mas pra fazer a marcação da obra. [...] Isso na década de 40. Então, esses estudos são muito lentos. Naquela época o equipamento era muito precário, acessos terríveis, 'né'. Aliás, Muçum até então nem estrada tinha pra ir ao resto do estado. Era tudo estradinha precária, pela beira do rio aqui, tinha que cruzar a barca pra ter acesso. Enfim, asfalto só chegou aqui em 73 (E1, fev. 2008, p.5-6).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

A historia oral em sua subjetividade permite ao pesquisador/historiador uma visão diferenciada da história, visto que dela emergem ações, sentimentos, emoções... enfim, uma vida repleta de símbolos e signos que podem ser entendidos e validados na perspectiva da entrevista oral.

> A pesquisa em fontes orais apóia-se em pontos de vista individuais expressos nas entrevistas, estas são legitimada como fontes (seja por seu valor informativo, seja por seu valor simbólico), incorporando assim elementos e perspectivas às vezes ausentes de outras práticas históricas porque tradicionalmente relacionados apenas a indivíduos como a subjetividade, as emoções ou o cotidiano [...]. A história do tempo presente, perspectiva temporal por excelência da história oral é legitimada como objeto da pesquisa e da reflexão histórica [...] (Ferreira e Amado, 2002, p.15-16).

Nesse sentido, pode-se dizer que a história oral é "[...] um método de pesquisa (histórica, antropológica, sociológica [...]) que privilegia a realização de entrevistas com pessoas que participaram de, ou testemunharam acontecimentos, conjunturas, visões de mundo, como forma de se aproximar do objeto de estudo" (Alberti, 1989, p.52). No caso aqui a construção da Ferrovia do Trigo e todas as implicações mentais/imaginárias que permeiam o processo de construção histórica.

A história regional, nesta perspectiva, emerge na valorização das memórias locais. Loraine Giron, sobre a questão escreve:

> [...] estamos inseridos em determinados espaços, numa realidade socioeconômica, o estudo da realidade local e regional, de uma certa forma, impõe-se como fundamental. A região que os cerca fornece os meios para o conhecimento da realidade. As peculiaridades locais devem ser trabalhadas, não em oposição, mas como complementação da história geral (Giron, 2000, p.38).

É preciso criar mecanismos para que a sociedade entenda a necessidade de preservação da memória individual e coletiva, sendo que a história da região com seus "locais de memória" carece de trabalhos/ iniciativas que a valorizem.

> Os trabalhos de pesquisa em história regional servem para ampliar os horizontes da história nacional, oferecendo novas leituras da multifacetada sociedade brasileira, sem abandonar o espaço, o tempo e a memória (Giron, 2000, p.38).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Valorizar a história do passado, trazendo-a para o presente como ferramenta para o entendimento da história atual é necessário e pertinente, pois, conforme Sandra Pesavento "[...] os "cacos" da história, tomados na sua rede de correspondências, apresentem-se como "sintomas" de uma época [...]" (Pesavento, 2000, p.223).

Com isso, pode-se perceber como a história da Ferrovia do Trigo é pertinente no que tange a história da região. Uma ferrovia de vulto para o Estado na época dos estudos de traçado, bem como durante sua construção.

A linha férrea Porto Alegre – Passo Fundo foi pensada, projetada e construída para ser uma linha moderna. Materiais e técnicas, como também pessoal com qualificação foram empregados desde os primeiros passos da construção. Deixar para trás o passado de linhas construídas com infra-estrutura precária era um dos objetivos do projeto desta ferrovia. Seu caráter desenvolvimentista emerge do projeto de construção, o que se percebe a partir da analise do Memorial Justificativo discutido neste capítulo. O viés econômico seria a principal motivação para a construção da ferrovia que atravessaria parte do solo gaúcho, conforme descreve o Memorial:

> A construção da nova ferrovia deverá promover um novo incremento na produção agrícola dessa região, destacando-se em especial o trigo, pela economia, pela regularidade, rapidez e segurança de seu transporte, principalmente em se tratando de gêneros perecíveis e, indiretamente, deverá aumentar os índices médios de rendimento de suas culturas com a possibilidade de aquisição de adubos e equipamentos mais baratos e assistência especializada mais direta (Projeto de 1951a, p.7).

Victor Issler, deputado federal no ano de 1956, no documento "Estrada do Trigo: Ligação Ferroviária Porto Alegre- Caí- Passo Fundo" argumenta sobre a importância da construção para o estado e para a nação destacando:

> Também para o Estado, a nova linha tronco será fator de elevada significação econômica, dado os auspiciosos índices de desenvolvimento da produção na zona a ser por ela servida – produção que, nos últimos cinco anos, cresceu em cerca de 80%, apesar de muito se ressentir da falta de transporte adequado [...]. No que tange à economia nacional, a nova linha férrea em construção terá o grande mérito de possibilitar o desenvolvimento da produção de trigo no país, de tal forma que inverterá a atual distribuição, aos moinhos brasileiros, das quotas de trigo nacional e estrangeiro. Será, por isso, e indiscutivelmente, a "Estrada do Trigo", no Brasil. [...] Verifica-se, assim, que a nova estrada servirá à região que representa, na produção de trigo, cerca de 62,4% da produção do Estado e 50% da produção nacional (Isler, 1956, p.5-7).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

As tabelas dispostas no ANEXO F, cuja fonte é o estudo de Victor Issler acima citado, demonstram o perfil regional, bem como constituem-se de mecanismo justificador para a construção da Estrada do Trigo.

Novamente, as teorias econômicas vem auxiliar na compreensão da inserção da Ferrovia do Trigo no contexto Estadual e nacional. Os estudos de Victor Issler se analisados de uma perspectiva econômica-social, conforme o que apresentam os teóricos João Fragoso e Manolo Florentino (1997), podem estender a visão de integração da EF-491 em um contexto bem mais amplo do que a própria história da região.

Florentino e Fragoso (1997, p.39) também defendem que a história econômica pode "incorporar os ganhos derivados da vertebralização do saber histórico proposta pelas vertentes mais recentes". O contato com a micro-história, para tanto, tem muito a contribuir com a chamada "história serial" proposta pelos clássicos dos Annales.

Se incremento da produção, em especial do trigo que empresta o nome para a ferrovia, fora um dos motivos para a construção, a ferrovia também apresentaria outras vantagens, segundo o projeto de construção:

> 1- Aumento do intercâmbio ferroviário da rede, em conseqüência da possibilidade de atrair à nova ferrovia a carga de longa distância desta região transportada atualmente por via rodoviária, possibilitando economias de fretes.
> 2- Redução de percurso da carga ferroviária desta região destinada à Porto Alegre e vice-versa, transportada atualmente por Santa Maria e devido às melhores condições técnicas da nova ferrovia.
> 3- Economias devido a redução de percurso e melhores condições técnicas das cargas ferroviárias desta região destinadas aos portos de Rio Grande e Montevidéo transportadas atualmente via S. Maria e Sant´Ana e que, com a nova ferrovia deverão seguir via Porto Alegre (Projeto de 1951a, p.9).

A partir da análise bibliográfica, de fontes documentais e orais, podemos perceber que a história da Ferrovia do Trigo vai muito além do recorte temporal delimitado para este trabalho – década de 1940 a 1980. Sua história remonta ao final do século XIX, passando por cenários bastantes complexos na história do estado e do Brasil até a finalização do traçado. Uma história que perpassa lutas e modificações no cenário político, crises estaduais internas e duas guerras mundiais. Lembramos também que o Vale do Taquari como conhecemos hoje não existia até aproximadamente a década de 1990. O que se tinha era uma noção de espaço e pertencimento a uma determinada região, a partir de noções de semelhanças e aproximações

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

culturais. Helena Callai, em seu trabalho "Ensino de Geografia: práticas e textualizações no cotidiano", comenta que "o espaço construído resulta da história das pessoas, dos grupos que nele vivem, das formas como trabalham, como produzem, como se alimentam e como fazem/usufruem do lazer. Isto resgata a questão da identidade e a dimensão de pertencimento" (Callai, 2000, p.84).

Pedro Bandeira também teoriza sobre a questão da formação da identidade regional.

> A identidade regional, assim como o capital social, não deve ser entendida como algo que simplesmente existe, devido a uma determinada conjugação de fatores e circunstâncias, mas sim algo como que é construído historicamente. Ela surge como resultado de processos políticos, sociais e culturais que fazem com que os habitantes de um determinado território consolidem a percepção do fato de que, apesar das diferença e divergências que possam ter, também têm fortes afinidades e muitos interesses em comum (Bandeira, 2000, p.58-59).

O Vale do Taquari é uma região com algumas especificidades. Até a década de 90 do século XX não se falava em Vale do Taquari, mas sim em Alto Taquari e Baixo Taquari. A compreensão do lugar em que se vive é essencial para que as pessoas conheçam a sua própria história e entendam o contexto que estão inseridas, pois "cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente" (Santos apud Callai, 2000, p.85).

Dinizar Becker ao teorizar sobre desenvolvimento regional, pontua:

> O processo de desenvolvimento contemporâneo, ao mesmo tempo em que centraliza e transnscionaliza a reprodução ampliada do capital, descentraliza e regionaliza a reprodução social da vida. Com efeito, ao mesmo tempo em que provoca a abertura para fora, provoca uma abertura para dentro. Resulta desse processo uma relativa desestruturação das macroestruturas [...] e uma necessária reestruturação das microestruturas locais (regionais). Em decorrência, abre-se a possibilidade concreta de "de uma autodestruição criativa para toda uma" região (Becker, 2000, p.13).

Falar de região pode ser bastante complexo. O conceito estaria ligado, portanto, a questão de diferenciação de área, a aceitação que o território terrestre é dividido em áreas distintas. Para os geógrafos entretanto o conceito vai mais além. Diferentes tipos de região podem ser definidas, enquadrando-se nos mais diversos casos. Para o Vale do Taquari, parece-nos que o conceito de região que mais se enquadra é o de "Região, ação e controle". Sobre isto Roberto Lobato Corrêa comenta:

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> [...] como os demais conceitos geográficos, o conceito de região não está desvinculado de uma ação que é ao mesmo tempo social e espacial. A ação e controle sobre uma determinada área quer garantir, em última análise, a reprodução da sociedade de classes, com uma dominante, que se localiza fora ou no interior da área submetida à divisão regional ou, se refere a literatura, à regionalização (Corrêa, 1991, p.40).

Continuando, Roberto Corrêa ainda pontua:

> [...] no capitalismo, as regiões de planejamento são unidades territoriais através das quais um discurso da recuperação e desenvolvimento é aplicado. Trata-se, na verdade, do emprego, em um dado território, de uma ideologia que tenta restabelecer o equilíbrio rompido com o processo de desenvolvimento (Corrêa, 1991, p.40-41).

Com isso queremos enfatizar que a trajetória da ferrovia faz parte da história da região e também possui uma importância muito grande na história do estado. Uma obra que mobilizou centenas, milhares de braços até sua consecução. Décadas de trabalho em favor do objetivo de fazer com que o Estado se dinamizasse e crescesse em produção e em desenvolvimento industrial. Ou seja, um passo para a entrada na lógica mercantil do capitalismo desenfreado do século XX.

2.2 Construção da Ferrovia do Trigo: da década de 1940 até o final da década de 1950

Os anos de 1940 até o final dos anos de 1950 foram de grande movimentação em municípios do Vale do Taquari e também nas cidades que seriam recortadas pela Ferrovia do Trigo. Como já foi visto anteriormente, anos foram necessários até que a idéia da ligação ferroviária entre Porto Alegre e Passo Fundo se transformasse em realidade.

Para poder contextualizar o histórico da ferrovia do trigo, procuramos embasamento na história social e na micro-história, conforme aponta as teorizações de Hebe Castro:

> "[...] a micro-história procuraria ir além da interpretação para tentar formular explicações teóricas. Para tanto procuraria enfatizar relacionadamente tanto o estudo de diferenciação social quanto a multiplicidade de significados dos símbolos culturais da dinâmica histórica" (Castro, 1997, p.54).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Os eixos da micro-história e da história social com a articulação entre estrutura e experiência, "formulando de maneira clara a questão da liberdade e inteligibilidade da ação humana" (Castro, 1997, p.54), tendem a contribuir de forma acentuada para escrita da história. A redução na escala de análise pautada pela micro-história trás benefícios para o estudo da ferrovia em questão, uma vez que a partir dela pode se observar o que vem implícito ou explícito nos contextos estaduais e nacionais.

Após ter sido definido o traçado que passaria por municípios como Roca Sales, Muçum, Vespaziano Corrêa, Guaporé, Casca, até chegar em Passo Fundo e tendo o rio Guaporé como referência, iniciou-se a construção da Ferrovia do Trigo (verifique ANEXO G). Gino Ferri comenta que um "[...] entroncamento foi construído nas proximidades da cidade de Roca-Sales, de onde partem dois ramais, um em direção a Muçum-Passo Fundo e o outro, que vai fazer a junção com o Tronco Principal Sul, ao Noroeste do Estado" (Ferri, 1988, p.403). Os trabalhos de construção no trecho Roca Sales- Porto Alegre iniciaram-se também no final da década de 1940.

Em 1949 começaram a chegar à região, empresas privadas para proceder o início das obras. A princípio os trabalhos foram coordenados pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Estudos topográficos e a demarcação dos pontos por onde passaria a linha férrea foram realizados. Como comentam os entrevistados E1 e E2[9], engenheiros que trabalharam na realização das obras da ferrovia, chegaram à região empresas privadas como a Machado da Costa, Indúbras, Braseu, Barcelos, entre outras.

É interessante observar as dificuldades encontradas para o início das obras: uma região montanhosa, sem estradas e materiais em condições técnicas favoráveis. Como destacam os entrevistados E1 e E2, era preciso abrir picadas para chegar aos locais por onde a linha férrea passaria. A entrevista E2, aponta contexto encontrado no período inicial das obras no final da década de 1940 e década de 1950.

> [...] a dificuldade era mão de obra bruta. Tudo era manual, tudo manual! Naquela época tudo era feito manual, não tinha [máquinas]. A perfuração toda era manual [...], o transporte também. Depois apareceu o trator, 'né'. Precisava mais ou menos uns 50 [homens] pra fazer um levantamento das cargas (E2, abr. 2008, p. 5).

[9] Entrevista E1 realizada em 16/02/2008 e E2 realizada em 09/04/2008.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Também é pertinente aqui, o trecho da entrevista do engenheiro E1, que trata sobre o momento inicial das obras.

> [...] as primeiras obras a serem feitas não eram propriamente a abertura da estrada e sim as obras de arte, ou seja, pontes, viadutos e túneis. Foram essas as obras que eles [as empresas privadas] começaram a fazer: abertura de túneis, sendo que uma das empresas era mais especializada em túneis, outras mais em viadutos, outras faziam as duas coisas. Então conforme a necessidade e o trecho, uma empresa fazia uma coisa, outra empresa fazia outra (E1, fev. 2008, p. 6).

A realização de entrevistas, com o uso da metodologia da História Oral, trás dados que muitas vezes "escapam" ao documento escrito. Como entendemos a feitura de entrevistas como a produção de mais uma fonte para o estudo, utilizamos estas com a mesma relevância das fontes escritas reconhecidas como "legítimas". Neste caso, as entrevistas de engenheiros partícipes das obras ferroviárias regionais, E1 e E2, e de pessoas espectadoras do período, tem muito a contribuir para o nosso trabalho, visto que a memória individual e coletiva das pessoas que vivenciaram o período, ainda guarda registros desta história recente.

Municípios como Muçum e Roca-Sales podem ser identificados como "centros nervosos" da construção da Ferrovia do Trigo, no que tange a história local. O primeiro com mais ênfase no momento dos anos 1950 e 1960, onde as empresas privadas e seus funcionários se alojaram no município para realizar as obras de construção. "[...] Em cada obra, em cada local de uma obra de arte dessas se estabelecia um acampamento" (E1, fev. 2008, p.6). Com a entrada do Batalhão Ferroviário nos anos 1970, Roca Sales teve momentos de fervilhar de pessoas e atividades. No município esteve presente mão-de-obra militar e civil que movimentavam a economia, a sociedade, e porque não dizer a vida política.

Podemos afirmar que uma nova organização social se formou em torno da ferrovia que estava sendo edificada. Nos interiores remotos das pequenas cidades, brotavam acampamentos de trabalhadores. Cada qual possuía suas próprias normas e sua lógica interna. Conforme a entrevista E2 "[...] no fim o engenheiro da obra era médico, delegado, era tudo, 'né'. E tinha gente que era boa, mas tinha gente muito safada" (E2, abr. 2008, p.6).

As cidades atingidas pelos caminhos de ferro foram modificadas em sua essência e, com certeza, nunca mais seriam as mesmas. Todo o cenário social do município se tornou diferente após o início das obras férreas. Encontros e desencontros se fixavam sob a égide das

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

construções, bem como novas relações sociais, sejam elas por casamentos, negócios ou afinidades de trabalhos.

A fala do entrevistado E1 é pertinente aqui. A partir dela, temos uma maior dimensão da organização social que foi imposta no cenário de cidades antes pacatas.

> A empresa acabou dando o nome do local ao próprio acampamento. Houve acampamento lá em, no Mula Preta, Pesseguinho [...] que hoje é no município de Dois Lajeados. Em cada obra era tão complicada a logística que acabaram fazendo o acampamento com famílias, criando pequenas povoações ao longo de cada uma dessas obras principais. Então moravam lá o pessoal com a sua família. Eu mesmo tenho lembranças que nessa época, meu pai como era comerciante em Muçum, nós fornecíamos rancho para as famílias. A gente fazia, recebia listas de cada uma das famílias que estavam acampadas ao longo do trecho e se fazia o rancho, se empacotava. Uma vez por mês se levava de caminhão no local das obras pra cada família seu rancho: feijão, arroz, açúcar [...] Na época tudo era por quilo, tudo era empacotado individualmente, não tinha como hoje nas prateleiras do supermercado tudo prontinho. Tudo tinha que ser feito e transportado individualmente. [...] Então foram anos de muita, muita obra mais ao longo do trecho, nos diversos acampamentos instalados em cada [...] (E1, fev. 2008, p. 6-7).

Não podemos deixar de comentar o contexto sócio-político do final dos anos 1940-1950. Nestes anos o Brasil viveu intensas mudanças, marcadas entre outras tantas, pelo final da Segunda Guerra Mundial e pela abertura política de 1945.

Como apontam as autoras Dulce Pandolfi (2003) e Maria Helena Capelato (2003), nos artigos “Os anos 1930: as incertezas do regime” e “O Estado novo: o que trouxe de novo” respectivamente, o Governo Vargas (1930-1945) deixava marcas profundas na sociedade brasileira. As modificações dos cenários pós 1930 na economia, na sociedade e na política eram sentidas nitidamente. No campo econômico podemos citar as bases da industrialização do Brasil, moldando as formas e leis de trabalho entre empregadores e empregados. Foi através dela que os trabalhadores conquistaram alguns direitos como a criação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, em 1931, e, com ele, leis sobre a nacionalidade do trabalho, a jornada de oito horas diárias, as férias anuais remuneradas e a sindicalização. A sociedade deixava-se gerir por um governo populista, tendo a propaganda oficial como as bases de seu governo.

> A partir do Estado Novo o trabalho ferroviário ficou demarcado por medidas de contenção disciplinar e regulatórias das ações no campo profissional. Mas, no caso da VFRGS, a compensação alcançada foi o reconhecimento como “funcionários públicos”, o que pode ser visto como o ápice profissional dos ferroviários. Por outro lado, incentivos patrióticos de defesa da nação e a adoção de meios para refrear influências ideológicas consideradas nocivas, fortaleceram a visão governamental de

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> harmonização de classes, o que igualmente afetou esses trabalhadores (Flôres, 2005, p.546).

Capelato (2003) afirma que o Estado Novo no Brasil emergiu em um contexto de crítica ao sistema liberal, constituindo sua base sobre as políticas de massa e seu conseqüente controle. O período entre guerras havia deixado o mundo apreensivo a cerca do sistema liberal, mas ao mesmo tempo amedrontado com o perigo das revoluções socialistas.

Brasil e Argentina, inspirados nos moldes europeus como o fascismo, nazismo, salazarismo, entre outros, procuram adotar um Estado forte com um líder carismático, com o objetivo de controle social e manutenção da ordem, respondendo as especificidades de cada país.

Estado Novo brasileiro é o resultado de toda essa conjuntura internacional. O "fantasma" da Revolução Russa e a crise sofrida pelo *crack* da bolsa de Nova York em 1929, que acentua os problemas econômicos do país, contribuem de forma significativa para a "tomada" de poder por Getúlio Vargas e toda a sua gama de aliados.

Portanto, pode-se perceber, conforme o texto de Dulce Pandolfi (2003), que o Estado Novo não foi um sub-produto da revolução de 1930 e sim um resultado das lutas e enfrentamentos travados durante toda a década, lutas estas marcadas pelo que estava acontecendo mundo em todas as partes do mundo.

Capelato (2003) analisa em seu texto a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Os primeiros anos da década de 40 denotam as contradições vividas pelo Estado Novo no Brasil e perante os "olhos do mundo". Externamente Getúlio Vargas estava ao lado dos governos liberais – os Aliados – com idéias contrárias daqueles no qual se inspirara. Internamente continuava a seguir moldes ditatoriais, autoritários e repressivos.

Antes da Guerra as relações comerciais e diplomáticas entre Brasil e Alemanha eram bastante estreitas, tanto que o Brasil tentou manter o quanto pôde sua neutralidade, pois a amizade com o vizinho distante lhe rendia bons frutos.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

A entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial praticamente paralisou o Brasil. Todos os recursos disponíveis foram voltados para fins bélicos, financiando a participação pouco representativa dos brasileiros em uma guerra que não era sua.

Conforme Furtado (*apud* Flôres, 2005, p.135), a situação do sistema econômico mundial, nos anos de guerra, era muito mais complexa, e se manifestava pela alta rápida e desordenada dos preços, o que ia muito além de uma simples manipulação cambial. Entre outras questões, como a acumulação de reservas cambiais e gastos militares, havia uma baixa geral de produtividade decorrente das incertezas daquele momento. Situação que afetava diretamente a cadeia produtiva e, por conseguinte, o da prestação de serviços como eram os transportes.

Após ter "vencido" a guerra junto dos Aliados, apesar da participação pouco expressiva, as contradições do Estado Novo em níveis externos e internos enfraqueceram o regime e a imagem de Getúlio Vargas. Como lutar pela democracia com um Estado autoritário e anti- democrático?

Com o enfraquecimento do Estado Novo os liberais aos poucos foram resgatando seu poder de voz, sendo que a redemocratização já se tornava papável e irreversível. Mesmo com todo o esforço dos aliados e simpatizantes, Getúlio acabou sendo deposto por um golpe militar em outubro de 1945.

Além do término do confronto que movimentou o mundo todo, 1945 é marco da abertura política do Brasil, como comenta Jorge Ferreira (2003a), no trabalho "A democratização de 1945 e o movimento queremista". A partir deste momento a sociedade passou a viver um período democrático, mas nem por isso pouco conflituoso.

A Ferrovia do Trigo também foi prejudicada pela entrada do Brasil na Segunda Grande Guerra. Como já visto anteriormente, os estudos para a construção da obra foram abandonados por falta de interesse e/ou recursos, sendo retomados apenas após 1945 quando terminou a Segunda Guerra.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Com o Brasil fervilhando e aprendendo a conviver com a democracia tanto aclamada, é que uma das obras ferroviárias de maior vulto do Rio Grande do Sul começa a ser construída.

É preciso destacar a pouca importância dada pela historiografia regional e também pelos periódicos locais durante anos iniciais da construção. Os anos 1970 são muito mais detalhados por estas fontes. Podemos verificar com isso que a presença militar, legitimadora de um regime que estava em vigência, deixou marcas profundas na região e também em sua história.

Sobre o período inicial das obras Schierholt comenta que "os trabalhos iniciaram em 1949, a passos de tartaruga (Schierholt, 2002, p.440). Gino Ferri apresenta que o traçado foi definido no final dos anos 1940. Também aponta para o fato que em 1959 a Câmara de Vereadores de Muçum enviou uma proposição aos deputados gaúchos, a fim de conseguir verbas para a aceleração das obras da estrada de ferro. As matérias publicadas pelos periódicos "O Informativo do Vale" de 14 de outubro de 1976 e do "Correio do Povo" de 18 de outubro de 1977, também confirmam a hipótese levantada sobre a pouca importância dada pelas publicações para a primeira fase das obras. Ambos apenas comentam que as obras iniciaram em 1949 e foram paralisadas em 1968. A entrevista de um dos engenheiros da época, E2, argumenta o seguinte:

> [...] era uma obra que começava e parava. Dependia da verba da obra, 'né'. Então a gente trabalhava geralmente de janeiro até maio ou setembro e no fim do ano parava pra evitar [problemas]. [...] não tinha verba, então parava. Levou muitos anos [...] (E2, abril. 2008, p.4).

O jornal "Informativo", de 23 de abril de 2007, p.7, aponta para o fato de que o Ministério dos Transportes, no qual os soldados eram vinculados, destinava um valor fixo por ano para tocar as obras. Mas quanto mais próximo do final do ano, maior a possibilidade do ministério remanejar a verba para despesas mais urgentes. Com isso os funcionários estipulavam metas arrojadas para acabar com o dinheiro ainda no primeiro semestre. Isso resultava em turnos de 12 horas, chegando até a 18 horas de trabalho.

Apesar de poucas fontes referentes ao período inicial de construção, podemos inferir a partir dos materiais impressos e das fontes orais, que durante o final dos anos 1940 até a década de 1960, foi dada ênfase para a construção de viadutos e túneis ao longo do trecho.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Tais obras foram realizadas por empresas privadas, contratadas para a execução de partes de projeto. Neste primeiro momento não foram construídos especificamente a linha férrea e sim obras de sustentação da mesma.

Devido a instabilidade do final dos anos 1950 e início dos anos 1960, as obras de construção da Ferrovia do Trigo foram paralisadas em 1968. Antes disso, em 1956, foi aprovada a criação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) pela Câmara dos Deputados e sancionada pelo Presidente Jucelino Kubitschek, em 16 de março de 1957, com o "objetivo de salvar o sistema ferroviário brasileiro da falência total" (RFFSA 35 anos, 1992, p.3).

Portanto, como já dito, no início da década de 1950, o Governo Federal, com base em amplos estudos decidiu pela unificação administrativa das dezoito estradas de ferro pertencentes à União, que totalizavam trinta e sete mil quilômetros de linhas espalhadas pelo país.

Pela Lei n.º 3.115, de 16 de março de 1957, a sociedade anônima Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA foi criada, com a finalidade de administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União a ela incorporadas, cujos trilhos atravessavam o País, servindo as regiões Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste e Sul.

Em 1969, as ferrovias que compunham a RFFSA foram agrupadas em quatro sistemas regionais:

- Sistema Regional Nordeste, com sede em Recife;
- Sistema Regional Centro, com sede no Rio de Janeiro;
- Sistema Regional Centro-Sul, com sede em São Paulo;
- Sistema Regional Sul, com sede em Porto Alegre.

Mesmo sendo criada durante o governo de Jucelino Kubitschek, a RFFSA já fazia parte de um projeto de Getúlio Vargas de encampação das estradas de ferro pelo Governo

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Federal. Podemos afirmar que até meados dos anos 1950 as ferrovias brasileiras ainda gozavam de amplo poderio no que diz respeito aos meios de transporte do país, porém já apresentando déficits em crescimento ascendente. Neste período, milhares de quilômetros de trilhos cortavam o Brasil, fazendo a ligação dos Estados e municípios. O trem ainda era sinônimo de desenvolvimento e movimento para onde quer que firmasse suas raízes.

Vânia Maria Losada Moreira (2003) em seu artigo "Os anos JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural", reflete sobre as diretrizes do governo JK que asseguravam que promoveria 50 anos de progresso em cinco anos de governo. As idéias de seu governo eram resumidas como "movimento, ação e desenvolvimento" (Moreira, 2003, p.157). Com Juscelino Kubitschek uma grande mudança no padrão de industrialização começa a se operar no país. Com efeito, à medida que a industrialização avançou, mais ficou evidente o descompasso entre a economia urbana e a rural.

O governo de JK situa-se imbricado em um contexto de pressão política e social, sendo que a posse dos eleitos apenas foi possível devido ao Golpe preventivo do General Lott. Conforme Moreira (2003), o sucesso do governo JK é demonstrado pela sua receptividade junto à população, contando com uma popularidade alta e também pela eficiência do cumprimento de seu ousado "Plano de Metas". Kubitschek conseguiu conciliar dentro de um cenário de interesses bastante heterogêneo o processo democrático e o desenvolvimento capitalista.

A marca do governo foi o desenvolvimentismo ou nacional-desenvolvimentismo, que visava acelerar o desenvolvimento nacional a partir do Plano de Metas que vislumbrava setores como de energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação. A construção da nova capital Brasília passou a fazer parte do Plano de Metas durante a campanha à presidência, sendo que logo se tornou uma das principais metas do programa. Brasília representava em níveis simbólicos e práticos a integração nacional e o espírito da administração Kubitscheck. A questão nacionalista estava presente no discurso e na prática do governo desenvolvimentista, porém a presença de capital e investidores estrangeiros era peça fundamental para o funcionamento da engrenagem montada para o sucesso de todo o plano de governo.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Neste sentido, podemos concluir que a partir do Governo JK, a política de transporte que poucas décadas antes dava destaque ao trem, agora buscava novas tecnologias, dentre elas a automobilística.

Para animar o mercado e os investimentos no setor automobilístico, novas estradas e rodovias foram sendo construídas, convergindo para o novo centro político-decisório do país: Brasília.

Entretanto, seria demasiado afirmar que a política de Kubitschek promoveu o início da derrocada do trem. Esta faceta de desanimo frente à tecnologia ferroviária já se fazia presente anteriormente desde o Governo Vargas.

A criação da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), tentava dar as ferrovias brasileiras mais um sopro de existência, visto suas condições deficitárias que se somavam ao longo de décadas.

> O quadro caótico foi o resultado de três décadas de decadência do transporte ferroviário no Brasil e no mundo inteiro. As empresas arrendatárias das ferrovias implantadas sob concessão desde meados do século XIX, em condições técnicas no mínimo fríveis, não resistiram a competição do rodoviário que se generalizava e às crises cíclicas do mercado inteiro de produtos primários, motivo de sua construção.
> Ao longo da década de 30 e da II Guerra Mundial, as dificuldades financeiras foram se acentuando e as empresas estrangeiras que haviam adquirido as pequenas ferrovias independentes foram acumulando prejuízos. Os grandes grupos empresariais não tinham interesse em conservar as estradas de ferro. Pouco a pouco, o governo começa a encampar as companhias (RFFSA 35 anos, 1992, p.6).

Assim sendo, é valido observarmos que a construção da Ferrovia do Trigo atravessou um contexto pouco favorável desde sua essência. A princípio a ferrovia que estava sendo construída pertencia a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), a segunda maior rede ferroviária do Brasil (reporte-se ao ANEXO H). Esta foi encampada pela RFFSA em 1959, diferente da maioria das linhas férreas do Brasil.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

3 INSTABILIDADE POLÍTICA E AÇÃO MILITAR NA EF 491 NAS DÉCADAS DE 1960 E 1970

A instabilidade política dos anos 1960 fez com que nova entrave atrasasse as obras da construção da EF 491. Com as forças militares muito bem organizadas, o golpe militar era eminente. Abril de 1964 é a data sempre lembrada do Golpe Civil – Militar. Durante a década de 70 vários países da América – Latina também foram governados por governos militares.

A partir de estudos de Maria Helena M. Alves (1984), Emir Sader (1990), Jorge Ferreira (2003b e 2003c), Nilson Borges (2003), Loiva Félix e Daniela Silveira (2004), procuramos sistematizar os principais acontecimentos da década de 1960, para facilitar o entendimento do processo de inserção da história da Ferrovia do Trigo na realidade local mas também nacional.

Nilson Borges (2003) aponta para o fato de que a participação dos militares na história Republicana do Brasil é anterior ao período dos anos 1960. Durante o Império é intensa, mesmo que muitas vezes relegada à invisibilidade. Sucessivos golpes marcaram a presença militar como na Proclamação da República, no golpe de 30 durante o Estado Novo e em todas as conjunturas que antecederam o movimento militar de 1964. As Forças Armadas sempre foram atores atuantes do processo político e decisório.

Para o autor, ao analisar o papel da Forças Armadas é preciso levar em consideração duas fases: antes de 1964, foi onde os militares intervinham a política, restabeleciam a ordem e passavam o governo para os civis; e depois de 1964 quando os militares assumiram o papel de condutores do governo afastando os civis dos centros de decisão.

Os militares sempre se consideravam base para a sustentação da ordem institucional e da legalidade. Isto era seu "destino manifesto". Um dos motivos que atrapalhou a tomada de poder antes de 1964 era cisão partidária dentro das Forças Armadas. A grande politização desse grupo acabou gerando divisões de idéias em diferentes projetos.

Ainda segundo Borges (2003), a Doutrina de Segurança Nacional é originária dos Estados Unidos no contexto da Guerra Fria, significando a manutenção de um Estado forte, seguindo normas sociais determinada. A ideologia da Doutrina de Segurança Nacional prescrevia um estado de guerra permanente. A "guerra permanente" possibilitava a utilização de meios coercitivos, legitimando e justificando as ações governamentais.

Jorge Ferreira (2003c) comenta que a essência da doutrina dos militares encontra-se em fatores como a guerra interna, física e psicológica, com características anti-subversiva, visto no caso brasileiro como o comunismo. A luta contra o "inimigo" mantinha a coesão entre a população.

O medo "vermelho" fez com que a região do Vale do Taquari aplaudisse a tomada do poder pelos militares. A eles era depositada a confiança de livrá-los do perigo comunista e restabelecer a ordem.

Com essa conjuntura dos primeiros anos dos Governos Militares, a Estrada do Trigo foi paralisada. Conforme a entrevista realizada com participe do período, se deve à entrada dos militares no poder, a paralisação das obras, conforme segue:

> [...] a instabilidade política da época que acabou com o golpe de 64 quando teve início a época do comando Militar no país, a Revolução de Março de 64, a história conta. Bom, aí eu atribuo, vamos dizer assim justamente a esse descompasso político a paralisação da obra. Não encontro outro motivo, vamos dizer assim de [...] que motivasse a paralisação da obra a não ser esse arranjo novo que havia no país em função do novo momento político que se viveu. Naturalmente haveria pela troca de comando no país, deveria haver também mudanças nas suas obras principais. E essa ferrovia desde então era consideração uma obra de vulto aqui no Rio Grande. As outras ferrovias recém tinham sido consolidadas, principalmente o Tronco Sul. O Tronco Sul é a ferrovia que segue de Porto Alegre, passa aqui por Roca Sales e vai em direção a Vacaria, Lages, e que liga a São Paulo (E1, fev. 2008, p.7).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Com a interrupção dos trabalhos de construção da Ferrovia do Trigo os acampamentos das empresas privadas foram sendo desmontados e empregadores e empregados foram deixando as cidades da região para voltar as suas terras de origem. Muitas pessoas acabaram firmando residência no entorno das obras e municípios do Vale devido a diferentes interesses.

As obras estavam paralisadas, mas entidades públicas regionais começaram a pressionar o governo Estadual e Federal para dar prosseguimento à construção. Sendo assim, em 1971, foi assinado um convênio com o Batalhão Ferroviário, com sede em Lages, Santa Catarina. Conforme o Jornal "O Informativo do Vale", de 9 de outubro de 1976, p.2, com a liberação de recursos do BNDE[10], os trabalhos foram reiniciados em 1973 após a primeira crise do petróleo. Em síntese, o Banco seria o principal formulador e executor da política nacional de desenvolvimento econômico. Os primeiros investimentos do BNDE foram voltados para o reaparelhamento de portos e ferrovias, o aumento da capacidade de armazenamento e a ampliação do potencial elétrico.

Com a verba disponível para a realização das obras, o Batalhão Ferroviário iniciou os trabalhos para a continuação e conclusão da ferrovia que ligaria Porto Alegre a Passo Fundo.

3.1 A entrada do Batalhão Ferroviário na construção da Ferrovia do Trigo

O Batalhão Ferroviário, atualmente 10º Batalhão de Engenharia e Construção, foi criado na metade do século XIX. Conforme o histórico oficial publicado no site[11] do exército, o Batalhão de Engenharia e Construção teve participação destacada na Guerra do Paraguai. Ao longo dos anos, sua denominação foi sendo modificada, sendo que em 1918 incorporou a designação específica de Batalhão Ferroviário e, em 1919, passou a ser o 1º Batalhão Ferroviário, ostentando este nome até 1999, quando teve a sua denominação alterada para 10º Batalhão de Engenharia de Construção, obedecendo ao plano de reestruturação organizacional da Engenharia de Construção do Exército Brasileiro.

[10] "O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) foi criado em 20 de junho de 1952, pela Lei nº 1.628, durante o segundo governo de Getúlio Vargas (1951-1954). Entidade autárquica, com autonomia administrativa e personalidade jurídica própria, o BNDE inicialmente esteve sob a jurisdição do Ministério da Fazenda" (In: http://www.cpdoc.fgv.br/nav_gv/htm/3E_ele_voltou/Bnde.asp acesso em 05 de maio de 2008).

[11] Para mais informações reporte-se ao site oficial do Exército: http://www.exercito.gov.br/06OMs/Engenhar/Const/ciac1gec/indice.htm. Acesso em 02 mar. 2008.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Um jornal dos anos 1970, assim define o Batalhão Ferroviário:

> O 1º Batalhão Ferroviário, com sede na cidade de Lages, na classificação das Unidades de Engenharia, se enquadra como uma unidade de construção, e, assim sendo, tem seu emprego militar bem definido dentro de um Teatro de Operações.
> Dita a doutrina que a atuação das Unidades de Construção se faz em áreas de retaguarda de Exército, Zona de Administração ou Zona de Interior, executando trabalhos que exijam técnica mais aprimorada ou grande capacidade de construção.
> Assim sendo, a aparente sofisticação das obras, vem ao encontro à missão prevista para a referida organização militar, podendo-se dizer que o aprimoramento da técnica e a ampliação da capacidade de construção em largas frentes, o Batalhão está cumprindo seu objetivo, não só em tempos de paz, mas principalmente se preparando para a guerra (O Informativo do Vale, 9/10/1976, p.2).

A matéria em questão, publicada no jornal "O Informativo do Vale", p.2-3 – EF-491: Exército e técnica vencem montanhas e perigos –, demonstra muito bem os ditames e ideologias do período militar. A entrada do 1º Batalhão Ferroviário na construção da Ferrovia do Trigo não fora por acaso. Para o Regime Militar era necessário e decisório lançar bases na política, na sociedade e na economia.

Como já foi visto no início do capítulo, a construção da EF 491 era um obra vultuosa para o Rio Grande do Sul. Ela tinha claros objetivos econômicos traçados e tentava diferenciar-se das antigas ferrovias em materiais e técnicas. Para os militares, assumir esta obra, além de servir à missão firmada pelo Batalhão de Construção conforme a matéria, significava concluir e inaugurar uma obra expressiva para o Estado e, para tanto, deixar mais marca de suas ações.

Vimos anteriormente que a primeira fase de construção foi bastante difícil e demorada. Faltavam verbas e o país passava por um momento político com intensas mudanças. Com a entrada do 1º Batalhão Ferroviário esta lógica vai sendo modificada. Essa alteração na logística da construção se deve especificamente por o Batalhão Ferroviário servir ao regime vigente. Com verbas disponíveis, técnicas modernas de construção e pessoal qualificado, a obra da linha férrea foi levada adiante.

Conforme Giron, a memória revelada ou coletiva guarda com detalhes os êxitos e as vitórias pessoais, o trabalho e os velhos costumes trazidos de longe. "A memória oculta esconde o fracasso, os vícios e defeitos e o luto. Tocar a memória das pessoas é tarefa muito delicada pois, ao perguntar sobre o passado, é possível que se toque em nervo exposto, escondido na névoa do passado" (Giron, 2000, p.36-37).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

A entrevista E1 também comenta sobre a entrada militar na ferrovia, segundo temos:

> [...] quem fez o Tronco Sul que é a ferrovia então que é essa que vai de Roca Sales em direção a Vacaria, tinha sido então o Batalhão Ferroviário que estava sediado em Bento Gonçalves. Então foi quase que uma conseqüência lógica. Passada essa fase de transição o Tronco Sul foi retomado e nos anos 60 então, assim que os militares assumiram o poder no país o Tronco Sul foi concluído e a ferrovia saiu em direção a Vacaria e tá lá até hoje como está. Como o Batalhão Ferroviário tinha toda a logística, equipamentos, pessoal treinado, comando, dinheiro, 'né', e principalmente essa ligação por ser militar, tinha um quadro técnico de pessoal sensacional. Tinham todos os equipamentos pra fazer essa tipo de obra, mais do que qualquer empresa que pudesse haver e naquilo que eles eram deficitário, eles empreitavam. Então tinha muita empresa que, paralelamente, executava serviços de sub-empreitada pro Batalhão Ferroviário (E1, fev. 2008, p.7-8).

As cidades de Muçum e Roca Sales (veja anexo A e I), receberam novamente inúmeras famílias civis e militares para retomar o processo de construção. A sede da 2º Companhia do Batalhão Ferroviário firmou-se em Muçum, sendo que no ano de 1976, um efetivo de mais de novecentos homens entre civis e militares trabalhavam nas obras de construção.

> Mas como o Batalhão é que canalizava o grosso da obra, eles tinham também muitos civis: carpinteiros, pedreiros [...] e muitas empresas de menor porte que faziam a parte de drenagem, a parte de topografia, a parte de portal de túneis, e a obra ia sendo tocada dessa forma, sob o comando direto do Batalhão Ferroviário. O dinheiro que vinha de Brasília caia na mão do Batalhão e o batalhão é que acabava determinando e comandando a divisão das obras (E1, fev. 2008, p.8).

Mesmo a obra sendo coordenada por militares, é preciso destacar que a grande parte dos trabalhadores que construíam a via férrea eram civis, como pontua a matéria do jornal “O Informativo do Vale”.

> Atualmente o Batalhão Ferroviário conta com um efetivo de 37 oficiais, 88 subtenentes e sargentos e 480 praças. O efetivo civil é de 727 funcionários e 1286 contratados. Toda a maquinaria desde os tratores mais pesados até as máquinas mais simples, são de propriedade do Batalhão, cujo investimento é elevadíssimo (O Informativo do Vale, 9/10/1976, p.2).

A entrevista E1 também dá conta de esmiuçar a questão do trabalho na construção da EF-491, conforme segue:

> E esses Capitães, 'né', eles é que comandavam essas companhias, mas que tinha muito pouca gente militar: o Capitão, alguns Tenentes, grande parte de sargentos e cabos e soldados muito poucos. Porque uma companhia de construção ela não é uma companhia de um pelotão de exército como agente conhece, com, vamos dizer assim, com um quartel. Não existia quartel. Era uma vila militar com casa, e dentro dessa vila morava então o Capitão, os Tenentes e os Sargentos e mais todo o pessoal civil que era a grande maioria. Então aqui em Muçum mesmo nós tínhamos lá cerca

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> de 10 ou 12 sargentos e umas 200 famílias de pessoal civil, 'né'. Quem era o pessoal civil: motorista, pedreiros, carpinteiros, armadores, operadores de máquina, terraplanagem... Então esse pessoal é que efetivamente tocava a obra. Então o grosso da obra, com o equipamento do Batalhão, 'né', tratores, carregadeiras, niveladores, todo o equipamento de construção efetivamente pertencia o Batalhão, e eles tinham pessoal contrato civil pra executar o serviço. E esse pessoal civil vinha já de outros locais com prática nesse tipo de trabalho. Era uma coisa comum na época. Eu sei até de gente que se diz que pertenciam ao Ministério do Transporte e estavam de empréstimo ao Ministério do Exército, que era quem tocava a obra. Então havia essa liberdade pra que eles fizessem esse tipo de acerto. Então gente que se aposentou dessa forma aqui, porque a final de contas a obra durou todo o 70, então gente que vinha e se aposentava e eles aqui se estabeleceram numa vila com cantina, com supermercado, com a sua própria moradia, e o município também, então aqui também fez alguns investimentos na parte de agricultura, para que essas famílias se mantivessem aqui na cidade morando (E1, fev. 2008, p.9).

Na cidade de Muçum foi construída uma Vila Ferroviária em um dos bairros da cidade (veja ANEXO J). Os funcionários contratados recebiam alojamento, alimentação e um salário base de acordo com as atividades desempenhadas por cada um.

O Relatório do 1º Batalhão Ferroviário dispõe sobre a assistência técnica-social dada aos funcionários contratados, conforme temos:

> O 1º Batalhão Ferroviário matem um serviço de assistência social, organizada para atender seus servidores civis e militares, bem como todos seus familiares.
> Assim, no setor médico, mantém um hospital, com salas de cirurgia, maternidade, farmácia, gabinete de análise, gabinete odontológico e enfermarias, na sua sede em Bento Gonçalves.
> Nos destacamentos, mantém postos médicos, gabinetes odontológicos e venda de medicamentos.
> No setor de alimentação, além de um armazém central, mantém anexos nos destacamentos, granja, padaria, açougue.
> Para a educação dos filhos dos servidores, mantém 8 escolas, sendo algumas em convênio com o Estado ou Municípios.
> O Batalhão forneceu moradia para oficiais, sargentos e boa parte dos funcionários civis, tanto na Sede da Unidade como nas Cidades destacadas.
> Para a recreação de seus servidores, o 1º Batalhão Ferroviário mantém um Clube para oficiais, um para sargentos e civis, cinema na Sede e em Roca Sales, campos de esporte e ginástica coberto (Relatório do 1º Batalhão Ferroviário, s/d.).

A Doutrina do período militar estava presente também no ideário do 1º Batalhão Ferroviário, espalhando-se por todas as esferas da comunidade através de informações, princípios e fundamentos, repassados através de discípulos em escolas, propaganda, sistema de informação e repressão.

Os anos de “chumbo” aliaram um programa político ideológico eficiente, pois agia subjetivamente no imaginário das pessoas ora com “medo”, “repressões”, ora com “desenvolvimento” e “segurança”.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

3.2 A década de 1970 na construção da EF 491

Muitos anos foram necessários até que a obra da Ferrovia do Trigo ficasse totalmente pronta. Ao longo dos anos foram construídos trinta e dois túneis e vinte e três viadutos. Verdadeiras obras de arte no interior de municípios que fazem a ligação do trecho ferroviário entre Roca Sales e Passo Fundo. É preciso ressaltar também que a construção da "Ferrovia do Trigo" passou por grandiosas obras de engenharia tais como túneis, aterros e viadutos devido à geografia da região (observe ANEXOS K, L, M). É durante a década de 1970 que as obras vão tomando contornos mais delineados.

No período compreendido entre a assinatura do convênio com o 1° Batalhão Ferroviário e a inauguração das obras da linha férrea Roca Sales – Passo Fundo em 1978, muito trabalho foi realizado. Neste ínterim as companhias do Batalhão Ferroviário acantonadas em Passo Fundo e Muçum, respectivamente, finalizaram as obras de construção de viadutos, túneis e aterros, bem como a colocação dos trilhos e dormentes. Sobre isto o entrevistado E1 comenta:

> O comando de Passo Fundo vinha descendo e o comando de Muçum, daqui, ia subindo e se encontrariam num trecho - são 150 quilômetros - mais ou menos uns 70 quilômetros cada companhia no comando. Cada companhia comandada por um capitão, engenheiro normalmente (E1, fev. 2008, p.9).

Conforme o jornal "O Informativo do Vale", de 9 de outubro de 1976, p.3, a dotação orçamentária para a construção da ferrovia neste ano foi de 165 milhões de cruzeiros. Vale lembrar que a demora na construção nos anos iniciais, isto é, no período entre o final dos anos 1940 e 1960, se devia praticamente pela falta de verbas para a realização das obras. Nisto, podemos considerar que o amplo apoio dos militares que estavam no poder nas esferas municipais, estaduais e federais às obras realizadas pelo 1° Batalhão Ferroviário fizeram com que os trabalhos deslanchassem com maior rapidez. Reforçamos, portanto, a idéia de que as forças militares agindo de forma engajada, repassavam à população a noção de unidade e força de governo.

Neste caso, teóricos como Michael Pollack nos fazem perceber como a memória individual ou coletiva interpreta dados relativos a suas vivências e representações, como é o caso dos anos que o Vale do Taquari conviveu com o Regime Militar e seu ideário. Pollack assim discorre:

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> A *memória é seletiva*. Nem tudo fica gravado. Nem tudo fica registrado. [...] A memória também sofre flutuações que são função do momento em que ela é articulada, em que ela está sendo expressa. As preocupações do momento constituem um elemento de estruturação da memória. Isso é verdade também em relação à memória coletiva, ainda que esta seja bem mais organizada. (...) Quando se procura enquadrar a memória nacional por meio de datas oficialmente selecionadas para as festas nacionais, há muitas vezes problemas de luta política" (Pollack, 1992, p.04).

A organização da memória em função das preocupações pessoais e políticas do momento mostra o quanto ela é um fenômeno construído, conforme Pollack. Esta construção pode ser consciente ou inconsciente.

A memória oficializada para boa parte da população do período militar foi a de desenvolvimento do país. Na esfera regional a construção da Ferrovia do trigo demonstrava a amplitude do projeto militar, fazendo com que a memória coletiva atribuísse aos governistas o sucesso da construção.

Para Pedro Bandeira (2000, p.28), a inexistência de uma identidade regional dificulta a compreensão do grau de interdependência existente entre os interesses dos atores sociais e políticos que convivem dentro desses territórios. Nem sempre há consciência do fato de que muitos dos problemas econômicos e sociais que afetam essas áreas exigem soluções regionais.

Para Giron (2000, p.30), a história regional deve ser entendida como parte integrante da história geral, enfim, da historiografia clássica sobre a formação brasileira. A autora comenta que ainda existe preconceitos na historiografia quanto a estudos regionais. "Estuda-se o homem no tempo, um homem fora do espaço" (Giron, 2000, p.31).

Acreditava-se na década de 1970 que o sistema ferroviário em construção pelas forças militares na região ainda seria um dos meios mais econômicos. Pensava-se também que a tendência do transporte férreo seria o da diminuição de custos após a eletrificação de todas as linhas brasileiras. Conforme publicação da RFFSA Informativo "Síntese Ferroviária Brasileira", buscavam-se cada vez mais a utilização do óleo diesel e da energia elétrica. Sobre isso temos:

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> Refletindo, em parte, a política de dieselização das três ferrovias [pertencentes a RFFSA], os dados relativos ao consumo de combustível gasto na tração demonstram a crescente utilização do óleo diesel e da energia elétrica, em contraste com a diminuição sofrida no uso da lenha, carvão e do óleo combustível. O aumento do consumo de energia elétrica é devido, em grande parte, ao crescimento do número de trens nos subúrbios eletrificados do Rio de Janeiro e São Paulo (RFFSA, 1980, p.39).

Uma ferrovia moderna e com materiais e técnicas de boa qualidade faziam parte do cenário de construção das obras da Estrada do Trigo, como já visto anteriormente. A perspectiva de eletrificação da linha Porto Alegre – Passo Fundo é aqui confirmada, segundo relatos do Capitão Luiz Gonzaga Borges na matéria publicada em um jornal da década de 1970, conforme aparece:

> Para justificar a eletrificação ao longo das ferrovias, o Capitão Borges disse que uma locomotiva movida a óleo diesel tem muito menos duração do que uma movida a eletricidade e a sua manutenção também mais barata (O Informativo do Vale, 9/10/1976, p.3).

O Capitão Luiz Gonzaga Borges[12] também procurou demonstrar, durante a matéria publicada no referido periódico, que a ferrovia EF 491 era uma obra viável e econômica. Nas suas considerações, afirmou que um tráfego de comboios de sessenta vagões e capacidade de quarenta toneladas seriam possíveis com a via férrea.

Durante o percurso da ferrovia em questão encontram-se iniciativas para a construção de linhas elétricas dispostas ao longo do trecho, como pode ser observado no ANEXO N, o que reforça a idéia de que se pensava para os anos futuros, em trens elétricos passando pelas obras construídas.

> [...] essa ferrovia foi toda ela projetada pra ser moderna, ou se não a mais [...] Aquilo que a tecnologia do momento oferecia de mais moderno então na época, que se caracterizava principalmente pela possibilidade de alargar a bitola do trilho de trem, que historicamente é de 1 metro – bitola métrica que a gente chama – e que no nosso caso, nesse trecho, todos os aterros, a largura dos túneis, a altura deles, as pontes, viadutos [...] foram projetadas, os raios de curvatura, as sob elevações, declividades máximas e mínimas em função da possibilidade da eletrificação dessa linha e do aumento da bitola pra até 1 metro e 60 [centímetros] de largura. Significa que se houver amanhã ou depois alguma necessidade ou se justificar a alteração desses itens, a linha está pronta pra isso, ou melhor, as obras estão prontas. É necessário então alargar a linha pra 1 metro e 60 [centímetros] e eletrificar, como por exemplo tem o Trensurb de Porto Alegre. Dá pra fazer aqui, pelas obras existentes, aquilo que tem no trecho de Porto Alegre a São Leopoldo hoje no Trensurb. Eletrificar a linha e

[12] O Capitão Luiz Gonzaga Borges foi um dos engenheiros responsáveis que permaneceu por mais tempo na cidade de Muçum, comandando a 2° Companhia do 1° Batalhão Ferroviário, fixando residência na cidade por vários anos, conforme a entrevista E1 (fev. 2008, p.9).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> aumentar a bitola, que viria a dar maior velocidade na linha e talvez mais alguma economia no transporte (E1, fev. 2008, p.13-14).

A Ferrovia do Trigo faz espantar qualquer olhar curioso que ouse admirá-la. Seu projeto arquitetônico representou um salto qualitativo em questão de engenharia para a região e para o Rio Grande do Sul. Um dos painéis da exposição permanente do Museu do Trem localizado em São Leopoldo comenta que "foi nesse chão que eles implantaram trilhos, ultrapassando rios com arrojadas pontes metálicas [...], projetando caminhos que os precursores jamais teriam ousado, como a Estrada de Ferro Roca Sales – Passo Fundo". O periódico analisado também procura informar a seus leitores sobre a monumentabilidade da construção em questão.

> Na estrada de ferro EF – 491 Roca Sales a Passo Fundo os trabalhos constituem-se num verdadeiro desafio da técnica contra os acidentes geográficos, principalmente no trecho entre Roca Sales e Guaporé, onde existe um grande número de Túneis e Viadutos, entre os quais esta a maior obra da América Latina em matéria de viadutos.
> No viaduto número 13, o pilar mais alto terá 146 metros para transpor um dos enormes precipícios junto ao sinuoso e violento rio Guaporé (O Informativo do Vale, 9/10/1976, p.2).

Dentre tantas obras de arte que perpassam os caminhos de ferro na linha em questão, é impossível deixar de mencionar a construção do Viaduto 13. Este ficou conhecido por ser um dos maiores da América Latina, sendo que o pilar mais ultrapassa 140 metros de altura.

A construção deste viaduto requereu cuidados especiais em termos de engenharia de construção. O Viaduto 13 foi construído no percurso da Estrada de Ferro 491, fazendo a ligação entre Roca Sales e Passo Fundo. O mesmo está atualmente localizado na cidade de Vespasiano Correa. É preciso evidenciar que no momento de sua construção, o Viaduto 13 ainda pertencia ao município de Muçum. Vespasiano Corrêa foi emancipada em 1995, conforme pode ser observado na tabela de emancipações do Vale do Taquari (disponível no ANEXO B).

Gino Ferri (1988, p.183), comenta que o V. 13, como é conhecido, é o mais alto da América Latina e o segundo maior do mundo. Possui quinhentos e nove metros de extensão que são sustentados por altos pilares. A obra impressiona pela sua grandiosidade e imponência (observe os ANEXOS O e P).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Conforme o Livro de Registros Diários[13] da obra do Viaduto 13, a construção foi iniciada no dia vinte e um de julho de 1975, sendo finalizada em dezoito de setembro de 1978. Uma das plantas do projeto dá a dimensão exata da dificuldade da construção e também de suas etapas (verifique os ANEXOS Q e R). Seis cores demonstram as partes a serem construídas, sendo que devido a altura, a obra teve que seguir rígidos padrões de controle. Seu custo estava orçado em cinqüenta milhões de cruzeiros.

Como nas demais obras da ferrovia 491, trabalhadores civis e militares conduziam os trabalhos. Cabe lembrar que o número de militares nas obras de construção era bem reduzido se comparado aos trabalhadores contratados pela Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, por sub-empreiteiras, ou mesmo diaristas.

O jornal "O Informativo do Vale" comenta sobre o período dos anos 1970.

> Uma época em que a vida era bastante diferente. Os funcionários do Batalhão Ferroviário tinham de se mudar a cada dois ou três anos em função das obras. Bento Gonçalves, Roca Sales e Muçum foram lugares que abrigaram as vilas. A maior e mais organizada foi construída em Muçum, e atraiu cerca de duas mil pessoas no início da década de 70. Entre moradores e trabalhadores na construção da ferrovia, passavam de três mil pessoas (O Informativo do Vale, 20/04/2007, p.15).

Conforme as narrativas dos entrevistados E1 e E2, bem como a partir dos dados publicados pelo jornal "O Informativo do Vale", de 9 de outubro de 1976, p.2-3, cada trabalhador tinha em média uma jornada de oito horas diárias. Para desenvolver os trabalhos previstos para o dia eram organizados em equipe, realizando um trabalho até bastante especializado. Os pagamentos funcionários também eram diferenciados. Alguns recebiam mensalmente – principalmente aqueles ligados ao Batalhão Ferroviário, ao serviço Federal ou Estadual – e outros quinzenalmente, ou semanalmente, dependendo das habilidades e especializações de cada um.

Flôres (2005, p.82), citando Milton Santos, aponta para o fato de que todo o espaço ocupado pelo homem constituiu um "fato social", que apresenta em si uma carga de historicidade passada e também pelas possibilidades de uma historicidade futura, construída a partir do momento em que esse homem interage nesse espaço. Essa análise é adequada aos

[13] Acervo particular de L. G., Muçum/RS, mestre de obra da 2° Companhia do Batalhão Ferroviário.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

trabalhadores ferroviários, que pelas particularidades de sua profissão deixaram marcas profundas nos diferentes espaços que ocuparam no território do Rio Grande do Sul.

A experiência cotidiana dos trabalhadores ferroviários surtiram repercussões nos meios comunitários.

> No caso brasileiro, os ferroviários exemplificam bem este tipo de grupo de trabalhadores, tornando possível afirmar que mesmo sendo econômico o motivo inicial que reúne em determinado local um grupo de trabalhadores a relação estabelecida por eles entre si e com o capital, constroem elementos suficientes para afirmar que naquele meio se constituiu uma cultura.
> [...] Além disso, como eram famílias em constante relacionamento morando na mesma região, foram criando laços de convivência e de solidariedade que foram a base da identidade ferroviária (Lemos *apud* Flôres, 2005, p.83).

Diversos acidentes aconteceram durante o desenvolvimento das obras da ferrovia segundo o entrevistado E2 (fev. 2008), porém é preciso desmistificar questões que hoje pertencem as "lendas" criadas em torno das edificações. É comum ao falar com curiosos e admiradores do Viaduto 13, por exemplo, ouvir histórias sobre as mortes ocorridas no local. Estas narrativas estão presentes, além dos relatos das pessoas da região, em *blogs* e sites de aventura que tratam sobre o turismo de aventura relacionado ao Viaduto. Por estas narrativas, dentro dos pilares do V. 13 haveria corpos recobertos pelo cimento que assenta a estrutura, pois na época não se tinha como resgatar os acidentados devido a altura do pilar central. As lendas do viaduto vão além, afirmando que no pilar centrar haveria uma cruz marcando o local onde haveriam morrido várias pessoas. Todas estas informações não foram encontradas no material pesquisado, o que em nosso ponto de vista foi tomado como lendas criadas em torno das obras. Durante os anos da construção, uma única morte ocorreu no Viaduto 13, porém com a estrutura da obra já concluída. Esta morte aconteceu devido a uma falha no equipamento de um militar que retirava restos de cabos de aço não mais necessários com a obra pronta.

As informações encontradas sobre acidentes referem-se as obras da Ferrovia do Trigo como um todo. Alguns com gravidade extrema, levando pessoas a óbito, e outros acidentes de trabalho, com veículos, entre outros. A entrevista E1 comenta sobre este aspecto:

> Mas houve outros, muitos acidentes! Acidentes de trânsito[...]. O mais grave deles foi quando no Viaduto 17. Se eu não me engano o ano era 75 [...], fiquei sabendo, em que houve um deslocamento do andaime que se localizava entre a torre do guincho e o topo do pilar [...]. O cabo de sustentação se rompeu, a torre abriu e entre o pilar e o andaime caíram quatro funcionários que vieram a morrer no Viaduto 17, lá no atual município de Dois Lajeados. Mas houve outras mortes, acidentes de

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> trânsito principalmente. A principal quantidade de acidentes que aconteciam foi justamente nos anos em que os túneis foram abertos, nos anos 50 e 60, quando então aconteciam inúmeros acidentes no desgalhe. O desgalhe é uma operação que o operário fazia depois de uma detonação. No momento da abertura do túnel com explosivo – dinamite - muito explosivo não detonava. Então aqueles que ficavam lá depois da detonação, no momento em que a pedra pela explosão ficava encravada na rocha, se utilizava uma alavanca de ferro e iam soltando essas pedras que tinham sido sim detonadas, mas que estavam ainda encaixadas. Então precisava fazer o que se chamada de desgalhe, que era deslocar essas pedras. E muitas vezes se produziam faíscas e se houvesse aí alguma banana de dinamite que não tinha explodido, era a hora que ela explodia na cara [...] do operário que tava ainda fazendo o trabalho. E aí sim, eu mesmo presencie dentro de túneis, no momento em que a gente ia fazendo canaletas ao longo [do trecho], [...] eu me deparei com muitas cruzes fincadas dentro de túneis. Era um sinal que aí tinha morrido alguém na hora da explosão (E1, fev. 2008, p.17-18).

O jornal "O Informativo do Vale", também trás dados relevantes sobre esse aspecto.

> O tenente aposentado *F. L.*[14] lembra que durante a construção ocorreram diversos acidentes. Alguns graves, em especial pelo relevo irregular num terreno com vales e montanhas. O fato que mais se recorda ocorreu quase no fim da construção do viaduto 13. Quando retiravam a estrutura metálica um sargento, não se sabe por qual razão, despencou lá de cima [grifo da autora] (O Informativo do Vale, 20/04/2007, p.15).

Mesmo sendo um serviço recheado de periculosidade, as obras tinham que dar seguimento a seu projeto e a previsão estimada para a conclusão. Como muitas das obras existentes na Ferrovia do Trigo já estava prontas, era possível chegar até bem próximo dos locais de trabalho com transporte do Batalhão. Os anos 1970 representavam certo avanço já que nos anos iniciais só era possível chegar aos locais por onde o esboço do projeto previa construções abrindo picadas por meio dos interiores ainda pouco habitados do Vale do Taquari. Conforme relatos de trabalhadores ligados a construção, cerca de 150 pessoas prestavam serviço sob a égide militar.

Seguindo a proposta inicial do projeto de construção da EF 491, a infra-estrutura das obras era de excelente qualidade. Engenheiros, topógrafos e outros profissionais acompanhavam de perto cada etapa da construção (veja o ANEXO S). Devido a altura dos pilares foi necessário adaptar à obra técnicas especiais e estudos do Centro Técnico da Aeronáutica, pois o vento poderia prejudicar a estrutura da edificação.

[14] O nome do depoente citado pelo jornal foi retirado para proteger sua identidade. Aparecem apenas suas iniciais.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

A construção do Viaduto 13 aqui um pouco mais esmiuçada devido a sua repercussão a nível local e nacional por suas dimensões e pela paisagem é apenas um exemplo das obras de engenharia que perpassam os caminhos da Ferrovia do Trigo.

A Estrada de Ferro Roca Sales – Passo Fundo possui uma extensão de cento e cinqüenta e oito quilômetros. Sua construção se deve principalmente ao transporte do trigo, como já demonstrado anteriormente, das regiões agrárias do Estado para a Capital.

A 1° Companhia do Batalhão Ferroviário foi responsável pela construção do trecho entre Passo Fundo e Guaporé, enquanto a 2° Companhia trabalhou na construção do quilômetros zero em Roca Sales, até o quilômetro 67 em Guaporé.

O trecho entre Roca Sales e Guaporé é o mais acidentado da linha, chegando a atingir 400 metros desde o rio Guaporé até a altura do leito da ferrovia. Para a conclusão dos trabalhos da EF-491 foi necessário movimentar milhares de metros cúbicos de terra e rocha, bem como centenas de toneladas de aço para a montagem das estruturas de pilares, viadutos e trilhos. O número de sacos de cimento utilizados também chama a atenção. Conforme o jornal “O Informativo do Vale”, de 9 de outubro de 1976, p.2, neste período foram utilizados cerca de oito mil sacos de cimento por mês.

Como já mencionado anteriormente, as obras foram executadas pelo 1° Batalhão Ferroviário nesta segunda etapa (1971-1978), com mão-de-obra civil e militar. O Batalhão Ferroviário empreitava obras para empresas como as construtoras Braseu S/A., CR. Almeida, Toniolo Busnelo e Brasília Obras Públicas, segundo a publicação do jornal “Correio do Povo”, de 18 de outubro de 1977, p.29. Algumas dessas empresas eram especializadas na construção de túneis, outras em viadutos e formas deslizantes utilizadas para as obras dos pilares dos viadutos.

O jornal em questão também apresenta outras informações interessantes sobre dados técnicos da construção. Para cada quilômetro de trilhos foram necessários 1700 dormentes de madeira de lei. Cada dormente custou aos cofres públicos Cr$ 95,00. Para assentar os dormentes teve que ser utilizada brita especial na base de 1200 metros cúbicos por quilômetro, ao custo de Cr$ 225,00.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Ao longo dos cento e cinqüenta e oito quilômetros do percurso entre Roca Sales e Passo Fundo foram edificadas, segundo o jornal “Correio do Povo”, de 18 de outubro de1977, p.29, seis estações de embarque, sendo elas nos municípios de Roca Sales, Muçum, Guaporé, Serafina Correa, Casca e Passo Fundo (veja o ANEXO T). No município de Estrela também foram construídas duas estações ferroviárias. Um delas hoje situa-se no município de Colinas e atualmente abriga a Casa do Artesão e faz parte do roteiro turístico “Delícias da Colônia”. A estação da cidade de Estrela situa-se no Bairro Boa União, nas proximidades do Porto de Estrela.

A maioria das estações atualmente está abandonada, sendo vítima de vandalismos e depredações. A estação de Roca Sales é uma das únicas da linha que está em funcionamento, sendo o “centro nervoso” do transporte realizado pela empresa privada América Latina Logística – ALL pelos vales e planícies da Ferrovia do Trigo.

Túneis, aterros, viadutos e cortes faraônicos foram realizados ao longo das obras para poder vencer o traçado íngreme que previa o projeto (observe o ANEXO U). Conforme o Memorial Justificativo (Projeto de 1951a, p.35), o projeto foi executado com condições técnicas superiores às normas ferroviárias, sendo seu raio mínimo 500m e sua rampa máxima real 1,10% e compensada 11,4%, permitindo às locomotivas a velocidades máximas de 80 à 90 quilômetros por hora e lotações de 600 toneladas.

O viés turístico do caminho Roca Sales – Passo Fundo também já aparece claro no momento de sua construção, demonstrando o potencial que a ferrovia representa para a região e também para o Estado. Sobre isso, a matéria publicada em jornal local, tem a complementar: “[...] para os turistas e passageiros que passarem pela ferrovia, ficará uma verdadeira paisagem alpina que poderá ser vista nos grandiosos viadutos ao longo do rio Guaporé” (O Informativo do Vale, 9/10/1976, p.3).

A matéria publicada pelo jornal “Correio do Povo”, de 18 de outubro de 1977, vai ao encontro desta informação quando comenta:

> Com a utilização de trens de passageiros a EF-491 poderá ser utilizada como roteiro turístico. Depois da conclusão da estrada, os passageiros após passarem do Distrito de Corvo [atual município de Colinas], poderão apreciar as paisagens do Rio Taquari até o município de Muçum. Na altura do quilômetro 14, numa distância de

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> 178 metros entre dois túneis, será construído um túnel falso[15] (túnel coberto de concreto com janelas laterais) para que os passageiros avistem uma "paisagem alpina" (Correio do Povo, 18/10/1977, p.29).

O projeto da construção ramal que liga a Ferrovia do Trigo ao Porto de Estrela, também construído durante a década de 1970, demonstra a importância da região do Vale do Taquari para o desenvolvimento do Estado, conforme as hipóteses aqui levantadas. A região de Passo Fundo se evidenciaria para tanto como região agropecuária, justificando além das obras da Ferrovia do Trigo, a construção da Estrada da Produção, atual BR 386. O jornal "O Informativo do Vale", de 21 de agosto de 1971, s/p.[16], apresentou Caxias do Sul e Passo Fundo como pólos de irradiação econômica e a região do Vale como pólo de atração. Acreditava-se que com a construção do entroncamento Rodo-Hidro-Ferroviário, seria possível criar um distrito industrial modelo. Segundo o jornal, a construção do Porto de Estrela[17], ligado pelo ramal de quatorze quilômetros com a Ferrovia do Trigo, desenvolveria a região Taquari-Antas e criaria um pólo de atração na área de Estrela-Lajeado. Acreditavam que deste modo, a produção regional poderia ser escoada com benefícios econômicos pelas via ferroviária e marítima.

Através do entroncamento Rodo-Hidro-Ferroviário localizado em Estrela, a região se interligada à malha ferroviária do Estado do Rio Grande do Sul e do País, já que na altura de Roca Sales a EF 491 bifurca-se seguindo em direção a Vacaria e em seguida se ligando ao tronco Sul. Pode se dizer, para tanto, que o ramal ferroviário que passa pelo Porto de Estrela é derivado da linha Porto Alegre- Passo Fundo, de grande importância no escoamento da produção de grãos do Planalto Central do Estado.

Percebemos a partir das fontes estudadas e dos relatos orais, que os anos de 1970 especificamente foram de intensas modificações no cenário das paisagens regionais, bem como na lógica de vida cotidiana. Em poucos anos as cidades cortadas pela ferrovia foram

[15] O túnel falso encontra-se entre dois túneis verdadeiros na saída do viaduto 13 na sua face norte. É um recobrimento da linha em concreto, assentado sobre um grande aterro. Não é como um túnel verdadeiro que é uma escavação em rocha total. Esta construção é na verdade uma proteção para a linha, prevenindo a obstrução do trecho por desmoronamento de terra e rochas.

[16] O início da década de 1970 também é marco da criação do jornal "O Informativo do Vale". Seus primeiros volumes não apresentam páginas. A matéria citada foi extraída do volume n° 65, disponível na Biblioteca Municipal do município de Lajeado/RS.

[17] As obras do Porto iniciaram em meados de 1975 e em abril de 1977 a primeira embarcação entrava no Porto Fluvial de Estrela. Atualmente o porto movimenta a maior parte da soja procedente da Serra, Planalto e Missões, normalmente à exportação. Dispõem atualmente de seiscentos metros de cais contínuos dividido em partes destinadas à exportação de grãos e farelo e para movimentação de cargas em geral. Suas instalações são constituídas de silos, armazém, equipamentos e máquinas para o completo funcionamento.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

tomadas por “forasteiros” em busca de trabalho e melhores de vida (observe ANEXO V). O Jornal “O Informativo do Vale”, publica:

> Terminado o Censo no município [de Roca Sales] constatou-se a existência de 10 705 habitantes, sendo que 1918 residem na cidade e os demais na zona urbana. Nos últimos 10 anos houve um aumento populacional no município de 955 pessoas. Roca Sales está com 4 890 eleitores” (O Informativo do Vale, 03/10/1970, p.1).

Esta nota reflete o que aqui estamos tentando demonstrar. Com o início da construção da ferrovia, em municípios que pertencem hoje ao Vale do Taquari, um afluxo de pessoas chegou à região, mexendo com o ritmo de vida existente nas décadas anteriores. Muitos dos que chegaram para realizar as obras permaneceram nas cidades e também em municípios de seu entorno depois da saída do 1° Batalhão Ferroviário. A entrevista E1 contribui neste sentido.

> Então foi muito interessante isso aí, porque Muçum, cidade pequena, de repente acorrem aí duas mil pessoas aí de repente circulando. Nesses anos 70 aí, houve uma revolução aqui na verdade! Comércio, indústria, houve movimento grande social: casamentos, namoros... Houve uma mistura muito grande de gente que acabou se integrando e muitos ficaram até hoje. Tão aí ou por aposentadoria, ou porque o filho casou, outros porque a filha ficou por aqui. Por diversos motivos, 'né', houve um incremento de gente muito grande aqui na cidade naqueles anos. [...] acabou havendo uma, vamos dizer assim, uma reurbanização em função da localização dessas famílias aqui entre Encantado, Muçum e Roca Sales. Até hoje, se tu der uma corridinha aí tu vai perceber um cem número de famílias, de gente que por um motivo ou por outro, 'né', ou por terem parentes, filhos ou casados, acabaram ficando aqui na região em função da construção da ferrovia (E1, fev. 2008, p.10-11).

A chegada do Batalhão Ferroviário também era outra coisa que mexia com o imaginário das pessoas. Parecia que uma nova época de prosperidade e inovações estava para se iniciar. As pessoas faziam planos para a chegada do trem. Pensavam que junto com os trilhos as cidades também caminhariam rumo ao crescimento econômico. Após a inauguração da ferrovia, em 07 de dezembro de 1978, as expectativas traçadas junto aos caminhos de ferro foram se extinguindo.

Estes dados comprovam a hipótese apresentada neste estudo, sendo que o desenvolvimento econômico, político e social sentido no Brasil e no mundo, bem como no Rio Grande do Sul com a inserção dos caminhos de ferro, não se verifica com tanta força nesta ferrovia, pois a sua construção e inauguração coincidem com a ascensão do meio de transporte rodoviário e aqui no Vale do Taquari, em especial, com a construção da BR 386 e de rodovias estaduais importantes. Devido a isso, a sociedade local/ regional teve uma postura

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

diferente frente a chegada do trem. É possível afirmar com certa imperatividade que o Vale do Taquari não colheu os frutos esperados com a construção da Ferrovia do Trigo, como observa o entrevistado E1.

> [...] a expectativa que se gerou era tão grande com essa ferrovia que depois com o uso se verificou que foi super dimensionada a expectativa e não se verificou todo o benefício que se imaginava dela. Não é, não é assim uma coisa muito [...] Hoje, é um corredor de passagem! Mas como fator integrador e motivador de negócios pelo fato de ter uma ferrovia no Vale do Taquari, eu diria que não é considerável, ou que está abaixo da expectativa. Porque acabou sendo bom talvez pra quem está na ponta desse processo, talvez pra Passo Fundo então, ou pra Porto Alegre. Mas se tu for analisar, pra Muçum, Roca [Sales] mesmo, a não ser aqueles serviços de apoio, de gente que mantém a ferrovia, ou pra conservação de linha - mas como o fato de ter um trem passando e que isso nos lugares do Brasil e até do mundo seja uma coisa que promova desenvolvimento - isso, infelizmente, eu não percebi aqui no Alto Taquari. Aliás, nem muito com o entroncamento de Estrela, que também gerou na época uma expectativa interessante de desenvolvimento, mas que a gente percebe ociosa, de certa forma. Houve, não se nega! Afinal de contas o entroncamento Rodo-Hidro-Ferroviário de Estrela tem a sua importância, mas se tu for comparar com outros modais de transporte, acho que o investimento foi superior. A relação custo benefício não se verificou da maneira como tinha que ser verificado. O benefício não foi tão acentuado para os municípios do Alto Taquari, em função do investimento realizado. Isso, claro, eu quero exaltar aqui também, que está dentro de um problema maior de política de transporte. Não é assim culpa exclusivamente da ferrovia, de A, de B ou de C. É que a política de transporte, da maneira que se coloca hoje no país, nunca priorizou muito a ferrovia e acabou então todo esses investimentos de peso acabaram caindo nas rodovias. Então esses sim hoje são o verdadeiro diferencial no país todo, não só no Alto Taquari. E a ferrovia, infelizmente, o nível de investimento que teve aí, não impactou tanto quanto a gente tinha expectativa (E1, fev. 2008, p.11).

Por poucos anos a linha Porto Alegre – Passo Fundo funcionou como transporte de passageiros, com uma linha de Trem Húngaro[18], conforme relato orais:

> Saía de Passo Fundo, diariamente, passava por aqui, e ia até Porto Alegre. Ia de manhã e voltava a noite, 'né'. Então sim, funcionou por ou três anos, breves anos. E claro, um trem Húngaro - que a gente dizia Húngaro porque as composições eram fabricadas então lá - com um certo conforto, teria que estar acoplado numa linha eletrificada. Então isso também daria mais velocidade, traria maior conforto para o passageiro. Como isso faltou, começou a haver uma concorrência, vamos dizer assim, com a linhos dos ônibus. E a linha de ônibus se mostrou mais eficiente. E rapidez do ônibus entre Passo Fundo e Porto Alegre é maior, o conforto também, consequentemente houve, naturalmente, por não ter sido implantado aquilo que se imaginava que era a eletrificação da linha e mudança de bitola, então isso afugentou a clientela do trem de passageiro. E aí naturalmente foi escasseando a freguesia e aí terminou o trem Húngaro por esse motivo. Ele perdeu a concorrência, mais uma vez, pra rodovia, para o transporte de ônibus (E1, fev. 2008, p.14).

[18] Os trens húngaros foram anunciados pelo governo federal no final de outubro de 1973. Ficaram com esse nome por terem sido importados da Hungria (fabricante: Ganz-Mavag) em troca de café brasileiro. Uma reportagem sobre eles no jornal "O Estado de S. Paulo" em 1973 descrevia-os como "aviões sobre rodas" (http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_sp_3/trem%20hungaro.htm).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Podemos inferir a partir desta citação que o trem não movimentou a região do Vale do Taquari e nem as demais regiões por ele recortadas. A história ferroviária no Brasil e no mundo, conforme o que foi abordado no primeiro capítulo, trouxe consigo desenvolvimento para a maioria das cidades. Em muitas delas, o trem foi sinônimo de crescimento econômico, movimentando pessoas, bens de consumo, materiais industrializados e capitais como um todo. Com a Ferrovia do Trigo isto não aconteceu. Nas encostas das estações, hoje abandonadas e sob ação do tempo, não há casas, não há centros urbanos, muito menos o desenvolvimento tão esperado. Podemos afirmar, que os anos de construção desde o final dos anos 1940 até os anos 1980 trouxeram mais desenvolvimento para o Vale do Taquari do que nos anos posteriores a inauguração.

Conforme Boisier,

> [...] el "progreso" de la región debe entenderse como la transformación sistemática del territorio regional en un sujeto colectivo [...]; el "progreso" de la comunidad debe entenderse como el proceso de fortalecimiento de la sociedad civil y el logro de una percepción de pertenencia regional y el "progreso" de cada individuo debe interpretarse como la remoción de toda clase de barreras que impiden a una persona determinada, miembro de la comunidad en cuestión y habitante de la región, alcanzar su plena realización como persona humana (Boisier, 2000, p.160).

Nos anos de trabalho intenso, o número de pessoas, de capitais e de técnicas inovadoras motivavam o Vale do Taquari a crer que a ferrovia traria progresso para as cidades. Com o término das obras, entretanto, a maioria das pessoas que circulavam, do capital que fazia o comércio girar e do ar moderno que pairava sob os olhares curiosos dos espectadores locais foi-se embora junto com o Batalhão Ferroviário, seus funcionários civis, suas casas, seus locais de lazer. Muitos permaneceram, mas as cidades que conheceram o movimento ferroviário dos anos 1970 especialmente, não seriam mais as mesmas.

Para Becker,

> [...] Enquanto padrão de desenvolvimento, impõe limites e gera desafios muito objetivos e concretos para as regiões (lugares), diante do que já não basta o pensar global e agir local. É preciso ir além, pensar local e agir globalmente. É preciso seguir à risca a assertativa tolstoniana "conhece tua aldeia e serás global".
> [...] Para se pensar local e agir globalmente, há necessidade de informações transformadas em conhecimentos sobre e para o desenvolvimento da região (do lugar), tendo em vista que as regiões (os lugares), nessa nova condição, deixam de ser versões locais do desenvolvimento nacional, para adquirirem uma dinâmica própria e específica, com o que acabam adquirindo especificidades próprias que passam a exigir teorias, também próprias, para explicar e compreender o desenvolvimento do lugar (Becker, 2000, p.14).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

A história social também contribui para o entendimento do tema em questão, quando pontua:

> A história social mantém, entretanto, seu nexo básico de constituição, enquanto forma de abordagem que prioriza a experiência humana e os processos de diferenciação e individualização dos comportamentos e identidades coletivos – sociais – na explicação da história (Castro, 1997, p.54).

A Ferrovia do Trigo, inaugurada em sete de dezembro de 1978 no Vale do Taquari, contou com uma pomposa cerimônia, na qual esteve presente o General Ernesto Geisel e prestigiadas autoridades federais, estaduais e municipais, conforme Ferri (1988, p.405). Na oportunidade percorreram o trajeto de Passo Fundo até Porto Alegre, tendo este realizado uma parada a estação de Muçum. No discurso de inauguração da ferrovia, o presidente Geisel comentou sobre a importância da obra para o Rio Grande do Sul e para o Brasil, enfatizando também que a obra havia sido iniciada há mais de trinta anos.

Para os militares mais uma conquista e mais uma obra realizada. Mais uma marca deixada de seus vinte anos de poder. Um poder que marca, mas massacra. Não podemos deixar de ver que a grandiosidade da Ferrovia do Trigo, com a marca do Batalhão Ferroviário em cada entrada de viaduto e/ou túnel (observe ANEXO W), permanecerá edificada ao longo de anos e porque não dizer séculos. Uma história que está viva em cada roda de bar, em cada esquina de cidades como Muçum ou Roca Sales em testemunhos como "*eu trabalhei lá*", "*eu fiz o túnel tal*", "*eu estive*", "*eu presenciei*". Testemunhos individuais de uma história regional e estadual, que conviveu diretamente com o cenário vivido em nível nacional. Ou seja, uma história com enredo bem mais complexo. Uma história que conviveu com duas grandes guerras e dois regimes ditatoriais, um período democrático e a modernização do Brasil.

Hoje a fumaça dos trens povoa cada vez menos o imaginário das pessoas. Pode até ser interessante, diferente ou até bonito, mas o que vale é a praticidade que a Rodovia demonstra. Não estou dizendo que o trem não é um meio de transporte eficiente. Muito pelo contrário. Há provas que o transporte ferroviário, além de econômico, pode ser um caminho rápido para alcançar destinos, desde que bem pensado e projeto. As ferrovias brasileiras, apesar de concedidas a iniciativa privada, são deficientes em tecnologia, em traçado, em projetos bem pensados e estruturados. Acreditamos que a ferrovia ainda é uma alternativa eficiente para a resolução de inúmeros problemas de transportes nos grandes centros do país. Porém

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ressaltamos que além de investimentos adequados e tecnologias atuais, bons projetos e iniciativas audaciosas são imprescindíveis.

3.3 Crise no sistema ferroviário e a desestruturação da RFFSA

Os primeiros estudos sobre a influência negativa de alguns ramais ferroviários de baixa densidade no Brasil começaram a ser efetuados logo após a Segunda Guerra Mundial. A política de extinção de ramais ferroviários deficitários é uma prática adotada no mundo inteiro, além de ser uma necessidade no que diz respeito as expectativas empresariais. A manutenção de linhas antieconômicas, como no caso brasileiro, fez por várias décadas só aumentar o déficit do sistema ferroviário, além de favorecer a decisão de extinção da RFFSA e concessão a iniciativa privada da malha férrea do país.

A partir da década de 1960 iniciaram os processos de supressão de linhas deficitárias, como observa o trecho publicado na "Síntese Ferroviária Brasileira".

> Tanto a RFFSA como a FEPASA apresentam diminuição na extensão das linhas, em virtude da política de erradicação dos ramais antieconômicos, desenvolvida notadamente a partir de 1961. A RFFSA e a FEPASA apresentam, na comparação de 1984 com 1960, diminuição de 21% e 26% respectivamente, ao passo que a EFVM teve um acréscimo de 39%. Destaque-se que, no período, a RFFSA incorporou à sua malha ferroviária trechos de longa extensão, tais como parte do Tronco Principal Sul [...] (RFFSA, 1980, p.5).

Conforme Marcus Quintella (1991), no artigo "Avaliação e erradicação de ramais deficitários da RFFSA", a RFFSA apresentou, de 1960 a 1985, uma redução de 21% em suas linhas, ao passo que a rede total brasileira sofreu uma queda de 25%, no mesmo período.

Quintella (1991), comenta também que as avaliações econômicas de projetos ferroviários, para fins de erradicação, devem ter por base um enfoque do ponto de vista da economia em seu conjunto, e não, simplesmente, serem elaboradas sob a ótica da empresa ferroviária. Além da avaliação econômica, também deve ser levado em conta seu cunho social, ou seja, é relevante identificar os efeitos que cada alternativa proposta refletirá sobre os agentes partícipes do processo, tais como os usuários, os operadores, o governo, entre outros.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

> A avaliação social de projetos, ou análise benefício-custo social, tem seus fundamentos na moderna Teoria do Bem-Estar. Esta teoria pode ser resumida da seguinte forma: o bem-estar do indivíduo é de capital relevância e nada deve sobrepuja-lo; o próprio indivíduo deve proceder a avaliação das mudanças de seu bem-estar [...] (Pomeranz apud Quintella, 1991, p.6).

A visão do autor é bastante interessante, porém é preciso lembrar que na maioria das vezes, as mudanças necessárias aos aspectos econômicos – principalmente aqueles que privilegiam as elites – deixam de lados as necessidade e inquietações do "indivíduo" de forma geral. A erradicação dos ramais deficitários e, na seqüência, a concessão da malha férrea ao setor privado, seguiu exclusivamente aos projetos do governo, que não queriam mais gerir os problemas apresentados pela RFFSA. Se as concessões privilegiaram alguma classe dominante ou atenderam aos interesses da maioria é fácil de identificar. Com a desestruturação da RFFSA, o contingente de trabalhadores e todos seus bens foram "rifados" a preços módicos, para que o governo pudesse se desvencilhar e tirar de si a responsabilidade pelo transporte ferroviário do país.

Conforme Fragoso e Florentino (1997, p.35), a história econômica-social para uma análise globalizante "[...] deveria levar em conta, pois, no mínimo, o peso da reprodução de hierarquias sociais excludentes e dos conjuntos de valores nela entranhados".

Durante os anos de 1980 a 1992, os sistemas ferroviários pertencentes à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA e à FEPASA – Ferrovia Paulista S.A., foram afetados de forma dramática, quando os investimentos reduziram-se bastante. A RFFSA, em 1984, encontrava-se impossibilitada de gerar recursos suficientes à cobertura dos serviços da dívida contraída. A empresa convivia com o desequilíbrio técnico-operacional, decorrente das más condições da infra e da super estrutura dos seus trilhos, bem como de material rodante, ocasionando a perda da concorrência para o mercado do modal rodoviário.

Pelo decreto n° 473, de março de 1992 (verifique ANEXO X), a privatização da RFFSA foi incluída no Plano Nacional de Desestatização – PND. Pela impossibilidade de gerar os recursos necessários para continuar financiando os investimentos, o Governo Federal colocou em prática ações voltadas à concessão de serviços públicos de transporte de carga à iniciativa privada. O BNDES foi o órgão responsável pelos estudos sobre a melhor forma de lidar com o processo, bem como a gestão do plano. O modelo de desestatização aprovado pelo BNDES após estudos e avaliações preliminares consistia na divisão da RFFSA em seis

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

malhas distintas, propondo a concessão à iniciativa privada por um prazo de 30 anos. Este modelo proposto, também estabeleceu metas para a diminuição de acidentes e aumento da produção ferroviária.

Com base na Lei das Concessões - Lei nº 8.987/95, foi realizado o processo de desestatização da RFFSA. Esta lei estabeleceu os direitos e obrigações para as empresas que desejassem concorrer ao processo de privatização, definindo também o princípio da manutenção e do equilíbrio econômico e financeiro e os direitos dos usuários.

Conforme o site do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DINIT, o processo obedeceu a seguinte cronologia:

TABELA 3 - A desestatização das malhas da RFFSA

Malhas Regionais	**Data do Leilão**	**Concessionárias**	**Início da Operação**	**Extensão (Km)**
Oeste	05.03.1996	Ferrovia Novoeste S.A.	01.07.1996	1.621
Centro-Leste	14.06.1996	Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	01.09.1996	7.080
Sudeste	20.09.1996	MRS Logística S.A.	01.12.1996	1.674
Tereza Cristina	22.11.1996	Ferrovia Tereza Cristina S.A.	01.02.1997	164
Nordeste	18.07.1997	Cia. Ferroviária do Nordeste	01.01.1998	4.534
Sul	13.12.1998	Ferrovia Sul-Atlântico S.A. – atualmente – ALL-América Latina Logística S/A	01.03.1997	6.586
Paulista	10.11.1998	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.1999	4.236
Total				25.895

Fonte: http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp *apud* RFFSA e BNDES.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

O processo de desestatização das malhas da RFFSA foi finalizado com o leilão da Malha Paulista, antiga FEPASA.

Ainda conforme histórico publicado no site do DINIT[19], em 7 de dezembro de 1999, o Governo Federal, com base na Resolução n.º 12, de 11 de novembro de 1999 do Conselho Nacional de Desestatização e por intermédio do Decreto n. 3.277[20], dissolveu, liquidou e extinguiu a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA.

É preciso ter em mente que a malha ferroviária da RFFSA foi entregue as concessionária em mau estado de conservação. A frota de locomotivas estava praticamente sucateada, pois a RFFSA não tinha condições de realizar manutenções adequadas nos anos anteriores a concessão a iniciativa privada. Eram necessários altos investimentos em manutenção e peças, estas na sua maioria importadas, já que sabemos que praticamente todo o sistema ferroviário brasileiro foi importado, inclusive as locomotivas. Entretanto, uma das cláusulas do contrato de concessão, previa que as empresas realizassem a manutenção do material rodante, bem como realizassem investimentos em melhorias de linhas e traçados.

O artigo "O processo de desestatização da RFFSA: principais aspectos e primeiros resultados", de Raimunda A. Sousa e Haroldo Fialho Patres (1997)[21]comenta sobre as obrigações a serem cumpridas pelas concessionárias, conforme segue:

> Os editais de licitação das seis malhas introduziram um novo conceito de obrigações a serem cumpridas pelas concessionárias. Em vez de se exigir a realização de investimentos predefinidos, estabeleceu-se como obrigação o atendimento de metas de desempenho, as quais espelham a prioridade do governo federal no caso da privatização em questão.
> Para que essas metas sejam atendidas, a concessionária terá que fazer investimentos, mas foi delegada a ela a responsabilidade sobre a decisão de quais investimentos devem ser feitos na malha sob sua administração. O pressuposto é que o administrador do negócio é quem sabe identificar o melhor caminho para prestar o serviço com qualidade, sem perder a rentabilidade (Sousa e Prates, 1997, p.8).

Esta citação comprova a pouca importância dada pelo governo federal do período a questão ferroviária no país. Ceder a iniciativa privada toda a malha ferroviária, sem praticamente exigir nada em troca é praticamente uma insanidade. É sabido por todos os

[19] http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp
[20] Leia o Decreto na íntegra no anexo Y.
[21] Os autores do artigo trabalham como gerentes da Área de Serviços de Privatizações do BNDES. Desta forma temos que ter claro a visão e a intenção de seus escritos.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

benefícios do transporte ferroviário, porém sem investimentos adequados, cada vez mais a malha brasileira vai entrando em colapso. As concessionárias estão sugando as forças dos caminhos de ferro do Brasil, tirando-lhes apenas o que dela interessam, dando-lhes em troca apenas o necessário para sua manutenção para uso. Este também é o caso da EF-491, sob concessão a América Latina Logística. Não podemos negar que há trabalhos de manutenção e reposição das peças e materiais necessários, mas isso não é suficiente! Para que as ferrovias do país possam servir economicamente ao país, é necessário um reaparelhamento e reestruturação dos projetos férreos de toda a malha hoje existente no Brasil.

Conforme Sílvio dos Santos na dissertação de mestrado apresentada a Universidade Federal de Santa Catarina, no trabalho intitulado “Um estudo sobre a participação do modal ferroviário no transporte de cargas do Brasil” (2005), a ferrovia antes da privatização participava com 20% da matriz de transporte de carga no Brasil, deslocando principalmente minério de ferro, combustíveis e grãos agrícolas. Após a privatização houve um pequeno aumento na produção ferroviária, passando para 21% a participação férrea nos transportes.

Esse crescimento demonstra-se muito pequeno se comparado com o crescimento da produção em geral do transporte de cargas no Brasil. O transporte de pessoas e cargas mesmo depois das concessões demonstra-se inadequada para um país com a dimensão do Brasil. A maior parte da malha ferroviária do país opera em condições deficientes, o que torna a ferrovia muito menos utilizada do que a rodovia por viabilidade econômica.

Os principais problemas e ineficiências das ferrovias brasileiras não foram resolvidos com a privatização. Adequações urgentes no modal férreo serão necessárias para que a ferrovia realmente possa cumprir seu papel no Brasil.

3.4 EF 491 e a iniciativa privada – concessão à ALL

A malha do sul do país, como pode ser observado pela tabela 3, foi adquirida pelo consórcio Ferrovia Sul Atlântico, que iniciou suas atividades em 01 de março de 1997, administrando a malha ferroviária dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Através de um contrato especial com a Ferrovia Bandeirantes S.A – FERROBAN, passou a operar também no trecho sul de São Paulo. Com a junção com a FERROBAN, e aquisição das

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ferrovias argentinas MESO e BAP a concessionária dobrou a extensão de sua manha, sendo renomeada como América Latina Logística S. A. – ALL (observe ANEXO Z), no ano de 1999. No ano de 2006 também adquiriu a Brasil Ferrovias e a Novoeste Brasil. A ALL é quem administra as ferrovias do Rio Grande do Sul, dentre elas a EF-491.

A malha ferroviária do Rio Grande do Sul possui na atualidade 3.259 quilômetros de linhas e ramais ferroviários, utilizada em sua maioria para o transporte de cargas. A maior parte apresenta bitola[22] de um metro, sendo que apenas cinco quilômetros apresenta bitola mista (1,435 metros), com objetivo de realizar a integração com as malhas argentinas e uruguaias.

Atualmente alguns trechos das ferrovias estão sem operação regular, sendo que os terminais ferroviários que apresentam maior concentração de cargas estão localizados nas proximidades da Região Metropolitana de Porto Alegre, em Passo Fundo, Cruza Alta e Uruguaiana. Os principais produtos transportados são combustíveis, adubos e soja.

Conforme o jornal "O Informativo do Vale" (5/10/2007, p.13), através dos trilhos da EF-491 cargas de milho, soja, trigo e especialmente combustível cruzam os caminhos de aço nos dias de hoje, tendo como paisagem as grandiosas obras de arte construídas durante os anos 1940 a 1980.

A infra-estrutura de construção da Ferrovia do Trigo é muito boa como já verificado anteriormente. É uma obra moderna para os padrões da segunda metade do século XX. Diariamente atravessam o Vale do rio Guaporé, grandes montanhas e encostas, os trens de carga da ALL. É equivocado pensar que a Ferrovia do Trigo está paralisada. Esta tem fluxo constante e diário de trens, cargas e pessoas trabalhando. O jornal "O Informativo do Vale", de 5 de outubro de 2007, p.13, comenta que no município de Roca Sales está um dos mais importantes entroncamentos ferroviário do Rio Grande do Sul e "[...] toda a carga que entra e sai do Estado passa pela cidade". Também são registrados diariamente "250 a 300 vagões [...] com destino a São Paulo, Santa Catarina e outros estados".

[22] Bitola é a medida reguladora da distância entre as faces dos trilhos.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Investimentos em tecnologia e também na manutenção da linha fazem parte do trabalho da ALL na EF-491, o qual se verifica que realização. Sabemos, entretanto, que investimentos de maior vulto poderiam ser realizado na EF-491 devido ao potencial da empresa concessionária e também da via férrea em questão, uma vez que possui estrutura para isso. Como já visto no decorrer do segundo capítulo, a Ferrovia do Trigo foi projetada para suportar toneladas de cargas. Também o projeto visava propor uma ferrovia rápida, que atingisse velocidades de 80 a 90 quilômetros por hora.

A Estrada do Trigo, como era chamada antigamente, encontra-se em condições de uso e manutenção relativamente boas. Periodicamente são feitos reparos nos trilhos, troca de dormentes, manutenção de aterros, viadutos e túneis conforme informação dos trabalhadores da ALL do entroncamento de Roca Sales. Mesmo assim verifica-se que poderiam investir mais na manutenção preventiva, uma vez que as obras da EF-491 baseiam-se em grandes deslocamentos e assentamentos de terras, suscetíveis ao tempo e as intempéries.

Mesmo que este trabalho de manutenção para o uso da linha esteja sendo feito, percebemos que está sendo utilizada a mesma estrutura construída há quatro décadas, sem nenhum investimento novo nas obras, como estaria previsto nos objetivos primeiros do projeto de concessão.

A ALL dispõe no município de Roca Sales, no quilômetro zero, um centro de controle. Através deste centro, todas as locomotivas, vagões, cargas, bem como acidentes ocorridos na linha são controlados por via informatizada. Através de informativos disponíveis no site da ALL, observamos que há preocupação constante em modernizar as linhas por ela comandada, bem como investir em tecnologia. Os trens são movidos a diesel, porém o diesel transforma a energia dele proveniente em eletricidade que alimenta as locomotivas. Equipamentos modernos, como detectores de descarrilamento e movimento de terra sobre a linha, garantem maior segurança às cargas e aos funcionários.

Apesar dos dados apresentados, acreditamos no potencial da Ferrovia do Trigo nos setores econômicos e sociais. No setor econômico novos investimentos e a conjugação planejada com outros modais de transporte como o marítimo e o rodoviário, por exemplo, poderiam animar o mercado que utiliza do transporte. O entroncamento Rodo-Hidro-Ferroviário localizado na cidade de Estrela também poderia ser melhor utilizado junto com o

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

modal férreo, uma vez que as cargas poderiam chegar até Estrela via trem e ser espalhadas pelo Estado do Rio Grande do Sul por via marítima. Para isso, falta investimentos no setor férreo regional, bem como no setor marítimo. O porto de Estrela, apesar de estar em funcionamento, não opera com sua capacidade plena. Além de investimentos, é preciso também uma mudança de postura frente a modais alternativos ao rodoviário. Além de custoso, o transporte rodoviário prejudica a estrutura das estradas estaduais e ferais, acrescendo no custo de manutenção.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quem percorre os caminhos da estrada de ferro 491 encontra cortes e túneis abertos com a força do homem, com o uso de explosivos e trabalho árduo. Os viadutos, as pontes, as canaletas cimentadas, as estações em ruína e/ou em funcionamento fazem parte deste cenário. Os trabalhadores ferroviários que ainda residem nas cidades que receberam as obras são atualmente apenas expectadores da passagem do trem. O transporte ferroviária já não faz parte da vida desses trabalhadores.

Os trens continuam passando pelos caminhos exuberantes da Ferrovia do Trigo, com suas cargas diversas sob o comando do maquinistas. O fascínio do trem que corta vales e montanhas ainda faz parte das poesias, das músicas, do olhar do menino encantado pela luz e pela buzina que se aproxima.

Atualmente são estes sentimentos que vem a tona no que tange ao transporte ferroviário no Brasil e também na EF-491. O trem do trigo hoje passa... Corta montanhas, vales, planícies, propriedades rurais, centros cidades, chamando a atenção os olhares curiosos e maravilhados pela imponência das locomotivas e vagões. Mas, quando o trem passa, a vida volta ao normal e o brilho dos olhos vai desaparecendo aos poucos.

Não há como negar, que a Ferrovia do Trigo movimentou diversas cidades do Vale do Taquari e também outras em seu percurso, modificando sua lógica interna e transformando para sempre seu destino. Hoje, porém, a ferrovia já não representa mais o desenvolvimento previsto antes e durante sua construção. As cidades por onde o trem corre, não necessitam dele. Ele não faz parte do cenário econômico e social, mas continua passando.

A utilização do transporte ferroviário deixou marcas profundas na história mundial. Rapidamente os trilhos tomaram os continentes, levando consigo o desenvolvimento econômico e a expansão do capitalismo. O capitalismo acabou sendo reforçado pelos avanços tecnológicos provocados pela ferrovia. Através dos caminhos de ferro faziam circular mercadorias, capitais e novas idéias com uma rapidez até então inexistente.

O trem modificou paisagens. Em muitas regiões foi o sustentáculo do desenvolvimento e criação de cidades e grandes centros urbanos. Mas além das mudanças físicas, também provocou modificações quase que inconscientes no imaginário e no ritmo de vida das pessoas. Mesmo sem ter se dado conta, o incremento do transporte ferroviário acabou moldando a sociedade moderna segundos os interesses do capital. Uma verdadeira revolução aconteceu sobre os trilhos, alimentando a produção, o consumo, o lucro e a movimentação monetária.

Desde o seu surgimento, o trem é uma das maiores conquistas técnicas da era industrial. Uma nova era foi evidenciada com a construção das ferrovias pelo mundo, marcam uma nova maneira de tratar o tempo, assinalada pela velocidade e pelo movimento.

O Brasil também foi sendo moldado pelas ferrovias. Durante o século XIX, modernização e ferrovias eram sinônimos. Para tanto, construir vias férreas no Brasil, representava estar entrando em contato com tecnologias de países desenvolvidos e modernos.

É no decorrer da década de 1950 que as ferrovias chegam ao Brasil, um período marcado várias modificações na política, economia e estrutura do país. Diferentes interesses pautam as obras ferroviárias no país, tendo como embate central os interesses nacionais e regionalistas.

O resultado desta política governamental e também regionalista foi a construção de inúmeras linhas e ramais deficitários, inviáveis financeiramente e desnecessários. A atual situação do transporte ferroviário no Brasil ainda é fruto do século XIX e primeira metade do século XX. O Brasil tem uma imensa malha férrea, porém atualmente boa parte dela esta desativada, devido à inviabilidade de mantê-la em funcionamento. Durante os primeiros

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

períodos de construção ferroviária, preocupou-se com quantidade e não com qualidade das obras.

No Rio Grande do Sul as iniciativas ferroviárias não foram totalmente diferentes do caso Brasileiro, porém abriga algumas especificidades como razões de ordem estratégica e interesses econômicos dos grandes latifundiários que precisavam escoar sua produção.

Diferente do caso brasileiro, as ferrovias do sul do país tiveram um tratamento diferenciado no que se refere à estudos, formulações e traçados das linhas férreas. O Império acabou se vendo obrigado a lhe dar atenção especial devido aos intensos conflitos ocorridos no decorrer da história nas suas zonas limítrofes. Pela sua posição estratégica, o Rio Grande do Sul teve um plano de viação ferroviária.

A falta de aplicação de capital no modal férreo brasileiro e a exploração que sofreu o Estado, pelos contratos leoninos com garantias de juros realizados com empresas estrangeiras, bem como a ineficiência destas, comprometeram as finanças brasileiras e a consolidação de uma rede ferroviária totalmente integrada e eficiente até a década de 1930. Após essa data, ficou muito mais difícil a formação de uma rede ferroviária nacional integrada devido ao rápido desenvolvimento da industrialização e da urbanização no Brasil. Para suprir as necessidades de um país com extensões continentais, necessitava de um meio de transporte mais barato para os cofres públicos e rápido para fazer a interligação de todo o território. Mesmo que o transporte ferroviário tivesse maior vantagens sobre os outros modais de transporte, era ineficiente frente ao cenário brasileiro e a rodovia constituiu-se o melhor caminho para a resolução dos problemas brasileiros.

A integração das várias regiões brasileiras foi feita através das rodovias automobilísticas, que substituíram as ferrovias e passaram a ser a espinha dorsal dos transportes no Brasil. Essa dominação do modal rodoviário, iniciado pelo Governo Vargas e consolidada nos governos Kubitscheck e dos militares se mantêm até hoje.

Parece insólito pensar em uma construção ferroviária de custos elevados durante os anos 1940 a 1980, mas ainda se acreditava que o transporte ferroviário pudesse contribuir para a vida econômica do país.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

A Ferrovia do Trigo e o Tronco Principal Sul foram pensadas, construídas e inauguradas neste espaço de tempo. A partir dos documentos analisados, podemos perceber EF-491 foi projetava para ser um caminho de desenvolvimento para o Estado e para a nação, fundamentando-se na produção agrária dos municípios atendidos pela via férrea. Por esta estrada, a produção das zonas agrárias do Estado, bem como das regiões em incipiente industrialização como Lajeado e Estrela, por exemplo, circulariam pelo Rio Grande do Sul com menor custo e maior rapidez, bem como seria possível realizar a exportação de produtos para os demais estados brasileiros ou até com os países visinhos.

Não há dúvidas de que o projeto da EF-491 era audacioso. Sua principal falha, ao nosso ver, foi a demora na construção. Quando inaugurada, quatro décadas após o seu "pensar", a lógica estadual e nacional já era bastante diferente e a linha não atendeu as expectativas esperadas no momento do início das obras.

Para o Vale do Taquari, que tem sete municípios recortados pela linha ferroviária Porto Alegre-Caí- Passo Fundo - Paverama, Teutônia, Estrela, Colinas, Roca Sales, Muçum, Vespasiano Corrêa e Dois Lajeados – a ferrovia não trás atualmente maiores benefícios. Não movimenta a economia significativamente, a pesar do entroncamento Hidro-Rodo-Ferroviário localizado em Estrela. Podemos vislumbrar que a ferrovia em questão, mesmo não incorporando praticamente nenhum benefício para a região do Vale do Taquari, auxilia na rotação econômica dos municípios que estão em suas extremidades: Passo Fundo e Porto Alegre.

Como podemos observar ao longo desse estudo, procuramos responder a dois questionamentos centrais que giram em torno dos principais motivos que impulsionaram a construção da Ferrovia do Trigo e também os desdobramentos políticos e socioeconômicos advindos com a construção e funcionamento desta linha.

Para responder estas questões lançamos algumas hipóteses iniciais. A primeira delas apontava a necessidade de um transporte econômico e eficiente para fazer a ligação entre as zonas de colonização do Vale do Taquari e imediações, ressaltando também a navegabilidade do rio Taquari e a construção do Porto do município de Estrela para escoar a produção. Também levantamos a hipótese de que esta linha já estaria prevista no "Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província do Rio Grande do Sul" que

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

data do final do século XIX. Outra idéia levantada no início do estudo, vinha de encontro ao fato de que o desenvolvimento econômico, político e social sentido no Brasil e no mundo, bem como no Rio Grande do Sul, não é relevante para esta ferrovia devido a esta ser construída paralelamente a ascensão do modal rodoviário, construção de estrada e novas vias de acesso.

A partir do estudo realizado, apesar de haver muito ainda a ser pesquisado sobre a questão, algumas considerações preliminares podem ser apresentadas indo ao encontro das problemáticas, hipóteses e objetivos traçados, conforme segue:

a) O traçado da ferrovia 491 foi definido no final dos anos 1940, após diversos estudos sobre qual seria o melhor trajeto para o caminho. As primeiras idéias de construção da ferrovia remontam ao final do século XIX e os primeiros estudos para a sua implantação foram realizados na primeira década do século XX por empresas estrangeiras privadas que comandavam a malha férrea do Rio Grande do Sul. Devido a Primeira e Segunda Guerra Mundial e ao contexto nacional e estadual, os estudos preliminares foram abandonados, sendo retomados apenas em 1945. Conforme a documentação analisada, estes estudos eram inviáveis e por isso precedeu-se nova investigação. A princípio três rotas apresentaram-se com possibilidade de realização. Foi escolhido o trajeto com maior custo benefício ao Estado, contemplando municípios agrários e com boas possibilidades econômicas. A quilometragem também foi fator preponderante para a escolha do traçado, mais até que a questão de custos do projeto.

b) Esperava-se que a ferrovia traria desenvolvimento aos municípios por ela recortados, como na maioria dos casos de implantação ferroviária pelo mundo. Na maioria das cidades transcorridas pelo caminho da Ferrovia do Trigo isto não ocorreu. Nos sete municípios do Vale do Taquari que possuem linhas férreas, o transporte ferroviário não contribui para a economia de forma significante. Os municípios servem como local de passagem para o trem, não inserindo-se na política, na economia ou mesmo na sociedade. Ressaltamos, entretanto, que durante a construção do trajeto, o trem modificou cenários regionais, interagindo de forma significativa na lógica local, movimentou a economia e fez cidades crescerem em números de habitantes, construções e relações sociais.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

c) A entrada do 1° Batalhão Ferroviário foi de suma importância para a conclusão das obras da Ferrovia do Trigo. Até a década de 1970 as verbas para a construção eram escassas e dependiam da vontade dos governantes. Durante o período militar foi diferente. A construção/conclusão de obras de grande vulto legitimava os Governos Militares, bem como espalhava seu ideário e doutrina. O 1° Batalhão Ferroviário teve a sua disposição verbas, técnicas e mão-de-obra, financiada pelo Governo Militar.

d) A construção da EF-491 tinha claros objetivos para desenvolver a economia do Estado e da nação. Pensava-se que ela seria eficaz na resolução dos problemas de transportes, barateando custos e fazendo a interligação nacional por meio do Tronco Sul. Ela foi pensada, projetada e construída para ser uma ferrovia moderna. Materiais e técnicas, como também pessoal com qualificação foram empregados desde os primeiros passos da construção. O viés econômico seria a principal motivação para a construção da ferrovia que atravessaria parte do Rio Grande do Sul.

e) No Vale do Taquari a ferrovia pouco representa tanto na economia como nas memórias locais. Percebemos que a memória ferroviária ainda vive nos municípios que conviveram realmente com as obras, com os trabalhadores e aquilo que foi trazido junto com a construção. Para o restante da sociedade do Vale do Taquari a ferrovia não representa e não invoca nenhuma memória, nenhuma lembrança. Atualmente muitas pessoas até mesmo desconhecem que a ferrovia que corta a região ainda está em funcionamento.

É preciso criar mecanismos para a preservação da memória ferroviária do Vale do Taquari e das demais cidades que abrigam a linha como um todo – Porto Alegre - Passo Fundo. Isso só será possível através de maiores pesquisas sobre o tema em questão e políticas públicas eficientes de preservação/valorização da memória.

A efetiva gestão turística sobre a Ferrovia do Trigo também é uma forma de valorizar o trabalho de várias décadas de trabalhadores ferroviários, uma vez que trás a tona sua história, apresenta as obras e motiva a curiosidade dos turistas. O trajeto entre Roca Sales, Muçum e Vespasiano Corrêa, nos dias atuais, muito freqüentado por turistas que procuram pelo chamado “esporte aventura”, o qual está composto de rapel do Viaduto 13 (com 145 metros de altura), caminhas ecológicas, paraglaider, entre outros.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Em nível nacional, falar em revitalização do sistema ferroviário brasileiro sem antes pensar em reestruturação e verdadeiramente equivocado. Como vimos, desde a sua essência, a malha ferroviária brasileira foi construída deficitariamente no que se refere a materiais e técnicas aplicadas. Um exemplo disso é a bitola das linhas. Observando as vias férreas do país encontramos divergências entre bitolas, o que dificulta o próprio percurso interno dos trens.

Percebemos que o trem ainda pode ser bastante útil para a sociedade do século XXI, dede que haja planejamento e investimento no setor, construindo novas linhas, investindo em trens movidos a eletricidade nos centros urbanos, entre outros. O trem também é uma alternativa eficaz para a resolução de problemas relativos ao trânsito nas metrópoles. O Trensurb é eficaz, porém já não representa mais o que existe de moderno em termos de ferrovia. Mesmo assim, o transporte ferroviário nas grandes cidades movimente milhões de pessoas ao longo dos dias.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

FONTES

Documentais:

ACERVO PARTICULAR DE L. G. **Parte da planta da obra do Viaduto 13**. Década de 70. Muçum/RS

_____. **Trabalhadores civis e militares na construção do Viaduto 13 "a"**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x cm., Vespasiano Corrêa/RS.

_____. **Trabalhadores civis e militares na construção do Viaduto 13 "b"**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 7 cm., Vespasiano Corrêa/RS.

_____. **Trabalhadores Ferroviários**. Década de 70. 1 fotografia, p&b. 10 cm x 15 cm. Muçum/RS

_____. **Trabalhadores na construção do Viaduto 13**. Década de 70. 2 fotografias, color., 14 cm x 20 cm., Vespasiano Corrêa/RS.

_____. **Viaduto 13 com sua estrutura pronta**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 9 cm., Vespasiano Corrêa/RS.

_____. **Viaduto 13 em construção "a"**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 9 cm., Vespasiano Corrêa/RS.

_____. **Viaduto 13 em construção "b"**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 9 cm., Vespasiano Corrêa/RS.

_____. **Viaduto 13 em construção "c"**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 9 cm., Vespasiano Corrêa/RS.

_____. **Viaduto 13 em construção "d"**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 10 cm., Vespasiano Corrêa/RS.

_____. **Viaduto 13 em construção: construção de pilar de sustentação**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 10 cm., Vespasiano Corrêa/RS.

Batalhão Ferroviário: amizades que o tempo não apaga. **O Informativo do Vale**, Lajeado, p.15, 20 abr. 2007.

Batalhão Ferroviário: Ex-moradores se reencontram hoje. **O Informativo do Vale**, Lajeado, p.14, 21-22 abr. 2007.

DECRETO N° 3277, de 7/12/99. Disponível em: <www.geipot.gov.br/download/1999/99-2-Dec3277.doc.>. Acesso em: 2 mar. 2008.

DECRETO N° 473, DE 10/03/92. Disponível em: <www.geipot.gov.br/download/1992/92-2-decreto473.doc>. Acesso em: 2 mar. 2008.

EF- 491 – Exército e técnicas vencem montanhas e perigos. **O Informativo do Vale**, Lajeado, p.2-3, 9 out. 1976.

ENTREVISTA E1. 16 de fevereiro de 2008. Gravação em fita mini-cassete. 2 fitas, 1h e 30 min, Muçum/RS.

ENTREVISTA E2. 09 de abril de 2008. Gravação em fita mini-cassete. 1 fitas, 30 min, Estrela/RS.

Estação Férrea. **O Informativo do Vale**, Lajeado, p.24, 31 mar. 2008.

Estrela. **O Informativo do Vale**, Lajeado, p.1, 14 nov. 1970.

Estrela: Prefeito assina convênio com o serviço geográfico do Exército. **O Alto Taquari**, Lajeado, p.4, 20 jun. 1968.

ISSLER, Victor. **Estrada do Trigo: Ligação Ferroviária Porto Alegre- Caí- Passo Fundo**. Valor Econômico do empreendimento – Obtenção de Recursos Financeiros para sua conclusão. Porto Alegre: s/editora, 1956. Arquivo Histórico Regional – Passo Fundo/RS.

Mapa Ferroviário RS (1980). VP 3/204 - Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

Navegabilidade do Taquari tem estudos concluídos. **O Alto Taquari**, Lajeado, p.3, 20 jan. 1968.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Oito horas de Porto Alegre a Passo Fundo: Ferrovia do Trigo estará concluída em 1978. **Correio do Povo**, Porto Alegre, p.29, 18 out. 1977.

Projeto de 1951a. **Projeto da linha POA-Caí-Passo Fundo 1951**. VP2/90 Códice/Estante – Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

Projeto de 1951b. **Projeto da linha POA-Caí-Passo Fundo 1951**. VP2/91 Códice/Estante – Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

Projeto de 1953a. **Projeto da linha POA-Caí-Passo Fundo 1953**. VP2/92 Códice/Estante – Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

Projeto de 1953b. **Projeto da linha POA-Caí-Passo Fundo 1953**. VP2/93 Códice/Estante – Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

Projeto de 1973a. Ministério do Exército DEC-DOC 1° Batalhão Ferroviário**. Projeto final de engenharia: Ferrovia L-35 Roca Sales- Passo Fundo**. Volume I A – Desenhos do Projeto. Ministério dos Transportes DNEF, Divisão de Planejamento, 1973.

Projeto de 1973a. Ministério do Exército DEC-DOC 1° Batalhão Ferroviário. **Projeto final de engenharia: Ferrovia L-35 Roca Sales- Passo Fundo**. Volume II A – Desenhos do Projeto. Ministério dos Transportes DNEF, Divisão de Planejamento, 1973.

Reivindicações do Alto Taquari para o Governo da União. **O Alto Taquari**, Lajeado, p.3, 30 mar. 1968.

Relatório de 1968a. **Relatório de exercício da VFRGS – 1968**. AG3/125 - Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

Relatório de 1968b.**Relatório de exercício da RFFSA – 1968**. AG3/126 - Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

Relatório de 1970. **RFFSA. Relatório anual 1970**. AG 3/127 - Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

Relatório de 1971a.**RFFSA Relatório 1971**. AG3/132. Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

Relatório de 1971b. **Relatório anual de 1971**, sistema regional sul 13° divisão/RS. AG3/135 - Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

Relatório de 1972a. **Relatório Trimestral julho, agosto e setembro 1972**. RFFSA, Sistema Regional Sul, 13° Divisão/RS. AG3/136 - Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Relatório de 1972b. **Relatório 1972 RFFSA**. AG3/137 - Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

Relatório de 1973. **Relatório anual 1973**. AG 3/138 - Museu do Trem/ São Leopoldo/RS.

Relatório do 1º Batalhão Ferroviário. VP3/206 Doc/Avulsa – Museu do Trem/ São Leopoldo RS.

Roca Sales. **O Informativo do Vale**, Lajeado, p.1, 3 out. 1970.

SECCHI, Cristiane. **Aterro de pedras da EF- 491**. Guaporé/RS, 01 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

_____. **Brasão do 1° Batalhão Ferroviário esculpido na entrada de viaduto**. **EF-491**, 02 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 12 cm. Acervo particular.

_____. **Estação Ferroviária de Dois Lajeados**. Dois Lajeados/RS, 1 nov. 2007. 1 fotografia, color., 13 cm x 10 cm. Acervo particular.

_____. **Estação Ferroviária de Roca Sales**. Roca Sales/RS, 26 agos. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

_____. **Fotografia de corte em pedra da EF-491**. Guaporé/RS, 1 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

_____. **Fotografia de grande aterro, construído com rochas extraídas das perfurações em túneis próximos (EF-491)**. Guaporé/RS, 1 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

_____. **Fotografia de viaduto, diferente em sua arquitetura por não ter guarda corpo nas laterais, localizado há três quilômetros do Viaduto 13**. Vespaziano Corrêa, 2 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

_____. **Fotografia do Viaduto 13, direção Passo Fundo- Roca Sales**. Vespasiano Corrêa, 2 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

_____. **Fotografia do Viaduto 13**. Vespasiano Corrêa, 11 fev. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 10 cm. Acervo particular.

_____. **Fotografia do Viaduto do Pesseguinho, como é conhecido, diferente em sua arquitetura por não ter guarda corpo nas laterais**. EF-491, 1 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

_____. **Ponte sobre o Rio Taquari no centro da cidade de Muçum**. Muçum/RS, 26 agos. 2007. 1 fotografia, color., 13 cm x 9 cm. Acervo particular.

_____. **Túnel falso que dá acesso ao Viaduto 13** (direção Passo Fundo- Roca Sales)**.** Muçum/RS, 26 agos. 2007. 1 fotografia, color., 13 cm x 9 cm. Acervo particular.

_____. **Viaduto**. Dois Lajeados/RS, 2, nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

Seminário sobre o projeto Taquari Antas. **O Informativo do Vale**, Lajeado, p.2, 8 mai. 1970.

Taquari – Antas. **O Informativo do Vale**, Lajeado, s/p., 12 jun. 1971.

Um Batalhão de Lembranças. **O Informativo do Vale**, Lajeado, p.7, 23 abr. 2007.

Um Porto em Lajeado para aumentar o de Rio Grande. **O Informativo do Vale**, Lajeado, s/p., 21 ago. 1971.

Vale no topo do sistema ferroviário. **O Informativo do Vale**, Lajeado, p.13, 5 out. 2007.

Viação Férrea do Rio Grande do Sul. **Estatuto dos Servidores Públicos Ferroviários do RS**. VFRGS: 1947.

Bibliográficas:

ALBERTI, V. **História oral:** a experiência do CPDOC. Rio de Janeiro: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, 1989.

ALL – AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA S.A. Disponível em: <http://www.antf.org.br/Files/ALL.pdf>. Acesso em 15 set. 2007.

ALVES, Maria Helena Moreira. **Estado e oposição (1964 – 1984)**. Petrópolis/ Rio de Janeiro: Editora Vozes, 1984.

BANDEIRA, Pedro. Participação, articulação de atores social e desenvolvimento regional. In BECKER, Dinizar Fermiano, (org); BANDEIRA, Pedro silveira (org). **Desenvolvimento local-regional:** determinantes contemporâneos. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2000, (v.1).

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

BECKER, Dinizar Fermiano e BANDEIRA, Pedro Silveira (org). **Desenvolvimento local-regional:** determinantes e desafios contemporâneos. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2000, (v.1).

BLOCH, March. **Introdução à História**. 3. ed. Lisboa, Publicações Europa-América, s d.

BOISIER, Sérgio. Desarrolo (local): de qué estamos hablando? In: BECKER, Dinizar Fermiano e BANDEIRA, Pedro Silveira (org). **Desenvolvimento local-regional:** determinantes e desafios contemporâneos. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2000, (v.1).

BORGES, Maria Eliza Linhares. **História e Fotografia**. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

BORGES, Nilson. A doutrina de Segurança Nacional e os Governos Militares. In: FERREIRA, Jorge. DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, v.3.

BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade:** lembranças de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

CALLAI, Helena Copetti. Estudar o lugar para compreender o mundo. In: CASTROGIOVANI, Antônio (org). **Ensino de Geografia prática e textualizações no cotidiano**. Porto Alegre: Mediação, 2000.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá: empresário do império**. São Paulo: Companhia das letras, 1995.

CAPELATO, Maria Helena. O Estado novo: o que trouxe de novo? In: FERREIRA, Jorge. DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **O Brasil Republicano - o tempo do nacional estatismo:** do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo**.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, v.2.

CASTRO, Hebe. História Social. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (org.). **Domínios da história: ensaio de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 45-59.

CHARTIER. Roger. **A história cultural entre práticas e representações**. Lisboa, Difel, 1990.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. 2. ed. São Paulo: Ática, 1991.

CODEVAT. **Banco de Dados Regional** – UNIVATES. Disponível em: <http://www.bdr.univates.br>. Acesso em: 30 set. 2007.

CPDOC. **Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico**. Disponível em: <http://www.cpdoc.fgv.br/nav_gv/htm/3E_ele_voltou/Bnde.asp>. Acesso em: 05 mai. 2008.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. Partidos políticos e frentes parlamentares: projetos, desafios e conflitos na democracia. In: FERREIRA, Jorge. DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, v.3.

DIAS, José Roberto de Souza**. Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul:** uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil Meridional. São Paulo: Ed. Rios, 1986.

DINIT, Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes. **Histórico Ferroviário**. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>. Acesso em: 02 mar. 2008.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **Trem Húngaro**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_sp_3/trem%20hungaro.htm>. Acesso em: 22 mai. 2008.

EXÉRCITO BRASILEIRO. **Companhia de Comando do 1º Grupamento de Engenharia de Construção - CiaCmdo 1º GEC: Sinopse Histórica**. Disponível em: <http://www.exercito.gov.br/06OMs/Engenhar/Const/ciac1gec/indice.htm>. Acesso em 02 mar. 2008.

FAUSTO, Boris. **História Concisa do Brasil**. 1. ed. São Paulo: Edusp, 2002.

FÉLIX, Loiva Otero. **História & Memória:** a problemática da Pesquisa. Passo Fundo: Ediupf, 1998.

FÉLIX, Loiva Otero; SILVEIRA, Daniela Oliveira. **Escrevam porque as ditaduras não duram para sempre**. Passo Fundo: UPF, 2004.

FERREIRA, Jorge. A democratização de 1945 e o movimento queremista". In: FERREIRA, Jorge. DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003a, v.3.

_____. Crises da República: 1954, 1655 e 1961. In: FERREIRA, Jorge. DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003b, v.3.

_____. O governo Goulart e o golpe civil - militar de 1964. In: FERREIRA, Jorge. DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003c, v.3.

FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (org). **Usos & Abusos da História Oral**. RJ: Ed. FGV, 5º edição, 2002.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

FERREIRA, Marieta de Moraes. **História, tempo presente e história oral**. Rio de Janeiro: Topoi, 2002, p. 314-332.

FERRI, Gino. **História do Rio Taquari-Antas**. Encantado/RS: Grafen, 1991.

_____. **Muçum: princesa das pontes**. Caxias do Sul: Prefeitura Municipal de Muçum, 1988.

FLORENZANO, Modesto. **As revoluções burguesas**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1981.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **Profissão e experiências sociais entre trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria (1898-1957)**. Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Programa de Pós-Graduação em História, Tese (Doutorado), 2005, 2 v.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. História econômica. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (org.). **Domínios da história: ensaio de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 27-43.

GIRON, Loraine Slomp. Da memória nasce a História. In: LENSKIJ, Tatiana; HELFER, Nadir E. (org). **A memória e o ensino de História**. Santa Cruz do Sul: Edunisc; São Leopoldo: AMPUH/RS, 2000, p. 23-38.

HARDMAN, F. F. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HARRES, Marluza. Trabalho, assistência e controle entre os ferroviários. Viação Férrea do Rio Grande do Sul (1920-1942). **História UNISINOS**. V.6, n. 6, São Leopoldo, UNISINOS, p. 219-250, 2002.

HEINSFELD, Adelar. As ferrovias: na ordem positivista, o progresso corre sobre trilhos. In: GOLIN, Tau; BOEIRA, Nelson (Coord). **República Velha (1989-1930)**. Passo Fundo: Méritos, 2007, v.3, t.1, Coleção História Geral do Rio Grande do Sul, p.273-304.

HESSEL, Lothar. **O município de Estrela:** história e crônica. Porto Alegre: EST edições, 2004.

HISTÓRIA ILUSTRADA DO RIO GRANDE DO SUL. Porto Alegre: Secretaria do Estado da Cultura, CEEE, Já Editores, 1998.

HOBSBAWM, Eric J. **A Era das Revoluções: Europa 1789 – 1848**. 12. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

_____. **A Era do Capital**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

_____. **A era dos impérios, 1875-1914.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
KLIEMANN, Luíza Helena Schmitz. A ferrovia gaúcha e as diretrizes de ordem e progresso. **Estudos Ibero-Americanos**. Porto Alegre, PUCRS. 1977. v. 3, n. 2. p. 159-249.

KÜHN, Fábio. **Breve história do Rio Grande do Sul**. 2. ed. Porto Alegre: Leitura XXI, 2004.

KUHN, Olinto José. **Santa Maria:** livro Guia Geral – 1983. 7° ed. Santa Maria: Guimapa, 1983.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: UNICAMP, 1990.

LOVE, Joseph. O Rio Grande do Sul como fator de instabilidade na República Velha. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. **O Brasil republicano, volume 1: estrutura de poder e economia (1889-1930)**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

MANTOVANI, André Luiz. **Melhorar para não mudar: ferrovia, intervenções urbanas e seu impacto social em Ouro Preto-MG, 1885-1897**. Programa de Pós-Graduação da CAPES [Tese Mestrado. PUC/SP, 2007. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=67087>. Acesso em 18 dez. 2007.

MAPA FERROVIÁRIO. **Plano Nacional de Viação- Ferrovias**. Disponível em: <www.transportes.gov.br/Bit/**mapas**/**mapas**-print/ferro/sist-nac/**mapa**-PNV-**ferrovias**-2007.pdf>. Acesso em 26 mar. 2008.

MICELI, Paulo. **As revoluções burguesas**. São Paulo: Atual, Col. Discutindo a História, 1994.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **RFFSA: Objetivos, diretrizes e metas**. RFFSA, período 1986/1989, fevereiro 1989.

MOREIRA, Vânia Maria Losada. Os anos JK: industrialização e modelo oligárquico de desenvolvimento rural. In: FERREIRA, Jorge. DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **O Brasil Republicano: o tempo da experiência democrática**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, v.3.

PANDOLFI, Dulce. Os anos 1930: as incertezas do regime. In: FERREIRA, Jorge. DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **O Brasil Republicano - o tempo do nacional estatismo:** do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo**.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, v.2.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. 5. ed. Porto Alegre. Mercado Aberto, 1990.

_____. **O cotidiano da república: elite e povo na virada do século**. 4. ed. Porto Alegre: ed. Universidade/ UFRGS, 1998.

_____. Esta história que chamam micro. In: GUAZZELLI, César Augusto Barcellos et al. (Org). **Questões de teoria e metodologia da História**. Porto Alegre: EDUFRGS, 2000.

POLLAK, Michael. **Memória, Esquecimento, Silêncio**. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, p. 3-15.

_____. **Memória e identidade social**. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 05, n.10, 1992, p. 200-212.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, trens e trilhos**. Bauru/SP: EDUSC, 2001.

QUINTELLA, Marcus. **Avaliação e erradicação de ramais deficitários da RFFSA**. Rio de Janeiro: revista Ferroviária, set. 1991. Disponível em: <http://www.marvinconsultoria.com.br/adm/anexos/RFFSA.pdf>. Acesso em 15 set. 2007.

RANSOLIN, Antonio Francisco. **As ferrovias no Rio Grande do Sul** e **no Uruguai** (**1870-1920**): **um estudo comparativo**. Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Centro de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Dissertação (Mestrado), 1999, 195 p.

_____. **Ferrovias no Rio Grande do Sul**. Disponível em: <www.trt4.jus.br/portaltrt/htm/memorial/index.htm>. Acesso em 02 mar. 2008.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. **Síntese Ferroviária Brasileira**. Diretoria de Planejamento, Departamento Geral de Estatística. Vol. I, Rio de Janeiro, RFFSA, 1980.

RFFSA 35 anos. Encarte especial. **Revista Ferroviária**. Set. 1992. Encarte editado e produzido pela empresa jornalística dos transportes, Ltda, que publica a Revista Ferroviária e Via Urbana.

Revista Ferroviária, Rio de Janeiro, set. 1992.

RS VIRTUAL. **Localização Roca Sales**. Disponível em: <http://www.riogrande.com.br/municipios/rocasales1.htm>. Acesso em 01 maio 2008.

RÜCKERT, Aldomar A. **A trajetória da terra: ocupação do centro-norte do Rio Grande do Sul – 1827-1931**. Passo Fundo: Ediupf, 1997.

SADER, Emir. **A transição no Brasil da ditadura à democracia?** São Paulo: Atual, 1990.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

SANTOS, Sílvio dos. **Um estudo sobre a participação do modal ferroviário no transporte de cargas do Brasil**. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.

SCHIERHOLT, José Alfredo. **Estrela: Ontem e Hoje**. Lajeado: O Autor, 2002.

SOUSA, Raimunda Alves de; PRATES, Haroldo Fialho. **O Processo de Desestatização da RFFSA: Principais aspectos e primeiros resultados**. Revista do BNDES, dez. 1997. Disponível em: <http://www.bndes.gov.br/conhecimento/revista/rev805.pdf>. Acesso em 15 set. 2007.

VELLOSO, Mônica Pimenta. Os intelectuais e a política cultural do Estado Novo. In: FERREIRA, Jorge. DELGADO, Lucília de Almeida Neves. **O Brasil Republicano - o tempo do nacional estatismo:** do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo, v.2**.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXOS

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

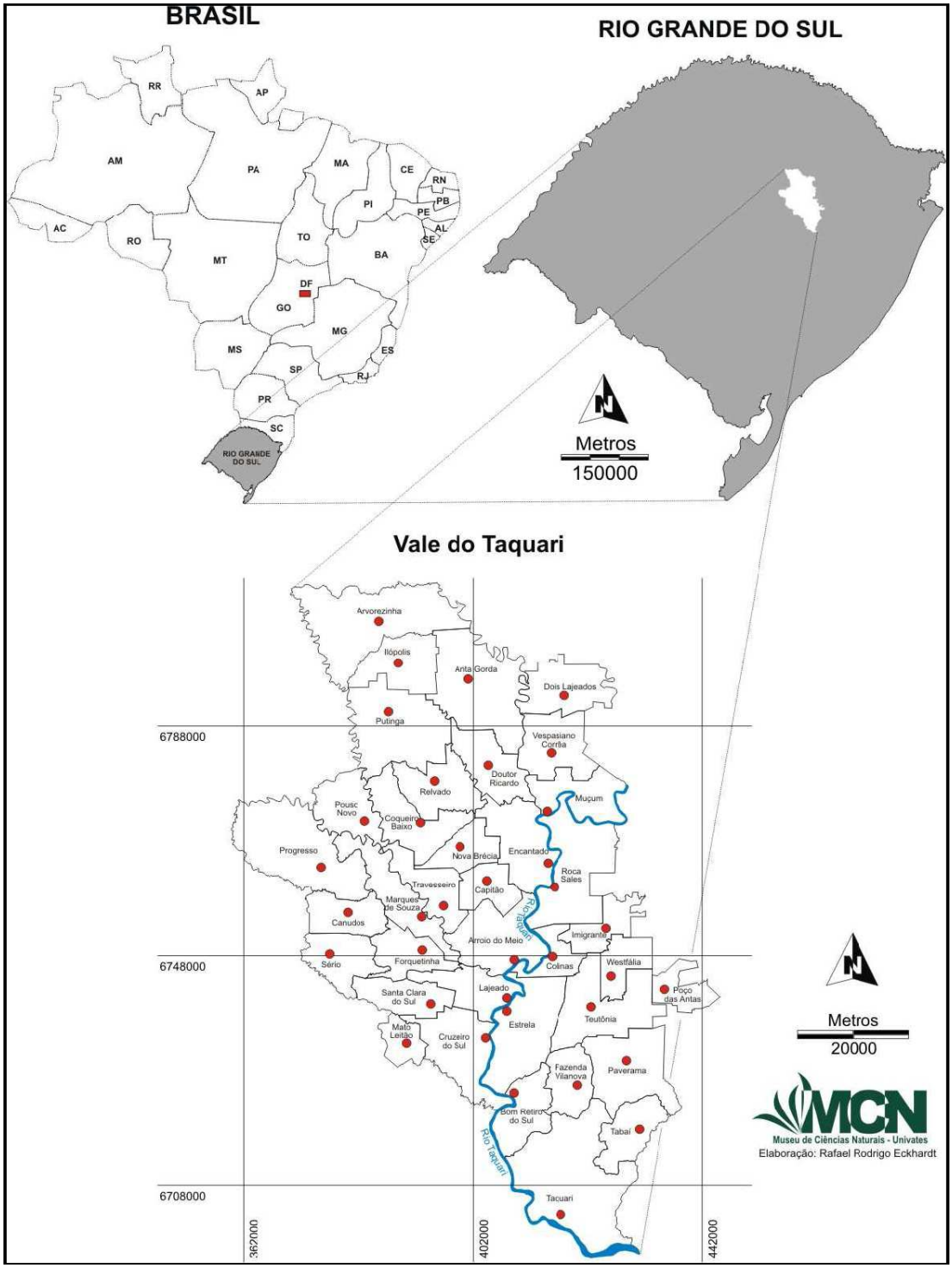
LISTA DE ANEXOS

ANEXO A - Mapa do Vale do Taquari com suas atuais divisões políticas..... 118
ANEXO B – Tabela de emancipações políticas dos municípios do Vale do Taquari.... 119
ANEXO C – Mapa da hidrografia do Vale do Taquari..... 120
ANEXO D - Traçados estudados para a linha Porto Alegre- Caí- Passo fundo..... 121
ANEXO E - Traçados estudados para a linha Porto Alegre- Caí- Passo fundo..... 122
ANEXO F - Dados estatísticos da região recortada pela Ferrovia do Trigo..... 123
ANEXO G – Nomenclatura das vias férreas do Rio Grande do Sul..... 131
ANEXO H - Mapa ferroviário do RS: Encampação da VFRGS pela RRFSA..... 132
ANEXO I – Mapa do Rio Grande do Sul localizando a cidade de Roca Sales..... 133
ANEXO J - Imagem de trabalhadores ferroviários da cidade de Muçum..... 134
ANEXO K – Geografia acidentada da região cortada pela Ferrovia do Trigo (Foto A)..... 135
ANEXO L - A geografia acidentada da região cortada pela Ferrovia do Trigo (Foto B) 136
ANEXO M - A geografia acidentada da região cortada pela Ferrovia do Trigo (Foto C) 137
ANEXO N - Projeto de eletrificação da linha..... 138
ANEXO O - Viaduto 13 (Foto A)..... 139
ANEXO P - Viaduto 13 (Foto B)..... 140
ANEXO Q - Parte da planta do Viaduto 13..... 141
ANEXO R - Etapas da construção do Viaduto 13..... 142
ANEXO S - Imagens da construção do Viaduto 13..... 143

ANEXO T – Estações Ferroviárias..... 146
ANEXO U - Pontes, túneis, aterros e viadutos..... 147
ANEXO V - Imagem de trabalhadores na construção do Viaduto 13..... 149
ANEXO W - Brasão do 1° Batalhão Ferroviário esculpido na entrada de viaduto da Ferrovia do Trigo..... 150
ANEXO X - Decreto n°. 473, de 10/03/92..... 151
ANEXO Y - Decreto n° 3 277, de 7/12/99..... 152
ANEXO Z – Mapa da cobertura ferroviária da América Latina Logística S. A e Rede ferroviária do Rio Grande do Sul..... 154

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO A - Mapa do Vale do Taquari com suas atuais divisões políticas



Fonte: CODEVAT. **Banco de Dados Regional** – UNIVATES. Disponível em: <http://www.bdr.univates.br>. Acesso em: 30 set. 2007.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO B – Tabela de emancipações políticas dos municípios do Vale do Taquari

1.2 Área dos municípios do Vale do Taquari, data de criação e instalação

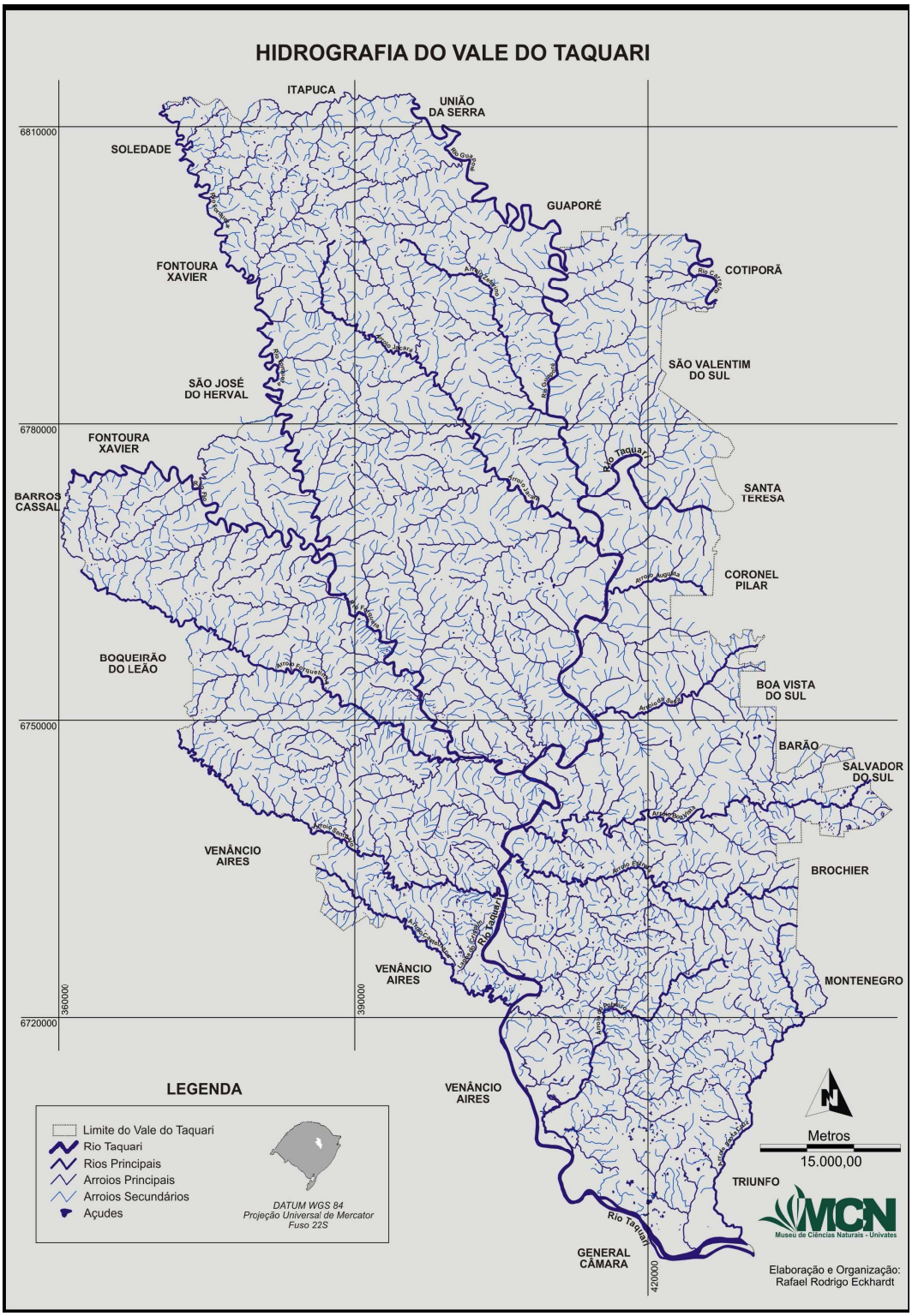
Município	Área atual (Km²)	Data de criação	Data de instalação	Lei de criação	Município(s) de origem
Anta Gorda	243,0	26 Dez 1963	07 Abr 1964	4686/63	Encantado
Arroio do Meio	158,0	28 Nov 1934	02 Jan 1935	5759/34	Lajeado e Encantado
Arvorezinha	271,6	16 Fev 1959	06 Jun 1959	3717/59	Encantado e Soledade
Bom Retiro do Sul	102,3	31 Jan 1959	1º Jun 1959	3704/59	Taquari
Canudos do Vale	82,6	16 Abr 1996	1º Jan 2001	10755/96	Lajeado e Progresso
Capitão	74,6	20 Mar 1992	1º Jan 1993	9.561/92	A. do Meio e Nova Bréscia
Colinas	58,4	20 Mar 1992	1º Jan 1993	9562/92	Estrela e Roca Sales
Coqueiro Baixo	112,3	16 Abr 1996	1º Jan 2001	10765/96	Nova Bréscia e Relvado
Cruzeiro do Sul	155,2	22 Nov 1963	07 Abr 1964	4615/63	Lajeado
Dois Lajeado	133,4	08 Dez 1987	1º Jan 1989	8435/87	Guaporé
Doutor Ricardo	108,4	28 Dez 1995	1º Jan 1997	10639/95	Encantado e Anta Gorda
Encantado	139,2	31 Mar 1915	1º Maio 1915	2133/15	Lajeado e Soledade
Estrela	184,2	20 Mai 1876	21 fev 1882	1044/76	Taquari
Fazenda Vilanova	84,8	28 Dez 1995	1º Jan 1997	10642/95	Bom Retiro do Sul
Forquetinha	93,6	16 Abr 1996	1º Jan 2001	10756/96	Lajeado
Ilópolis	116,5	26 Dez 1963	07 Abr 1964	4687/63	Encantado
Imigrante	73,4	09 Mai 1988	1º Jan 1989	8605/88	Estrela e Garibaldi
Lajeado	90,4	26/01/91	25 fev 1891	Ato nº 57	Estrela
Marques de Souza	125,2	28 Dez 1995	1º Jan 1997	10665/95	Lajeado
Mato Leitão	45,9	20 Mar 1992	1º Jan 1993	9607/92	Cruz. do Sul e Ven. Aires
Muçum	110,9	18 Fev 1959	31 Mai 1959	3729/59	Guaporé
Nova Bréscia	102,2	28 Dez 1964	11 Abr 1965	4903/64	A. do Meio e Encantado
Paverama	171,6	13 Abr 1988	1º Jan 1989	8560/88	Taquari
Poço das Antas	62,1	12 Mai 1988	1º Jan 1989	8630/88	Salvador do Sul
Pouso Novo	106,5	29 Abr 1988	1º Jan 1989	8581/88	Arroio do Meio
Progresso	255,1	30 Nov 1987	1º Jan 1989	8424/87	Lajeado
Putinga	219,9	26 Dez 1963	08 Abr 1964	4689/63	Encantado
Relvado	108,5	09 Mai 1988	1º Jan 1989	8604/88	Encantado
Roca Sales	208,5	18 Dez 1954	28 Fev 1955	2551/54	Estrela
Santa Clara do Sul	86,6	20 Mar 1992	1º Jan 1993	9621/92	Lajeado
Sério	99,7	20 Mar 1992	01 Jan 1993	9594/92	Lajeado
Tabaí	94,8	28 Dez 1995	01 Jan 1997	10660/95	Taquari
Taquari	350,0	04 Jul 1849	03 Dez 1849	160/49	Triunfo
Teutônia	179,2	05 Out 1981	28 Fev 1982	7542/81	Estrela
Travesseiro	81,1	20 Mar 1992	01 Jan 1993	9596/92	A. do Meio e Nova Bréscia
Vespasiano Côrrea	113,9	28 Dez 1995	01 Jan 1997	10663/95	Muçum
Westfália	63,7	16 Abr 1996	1º Jan 2001	10754/96	Teutônia e Imigrante

Fonte: FEE – Fundacão de Economia e Estatística

Fonte: Banco de Dados Regional, Perfil do Vale do Taquari 2008, disponível no site www.univates.br

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO C – Mapa da hidrografia do Vale do Taquari



Fonte: CODEVAT. **Banco de Dados Regional** – UNIVATES. Disponível em: <http://www.bdr.univates.br>. Acesso em: 30 set. 2007.

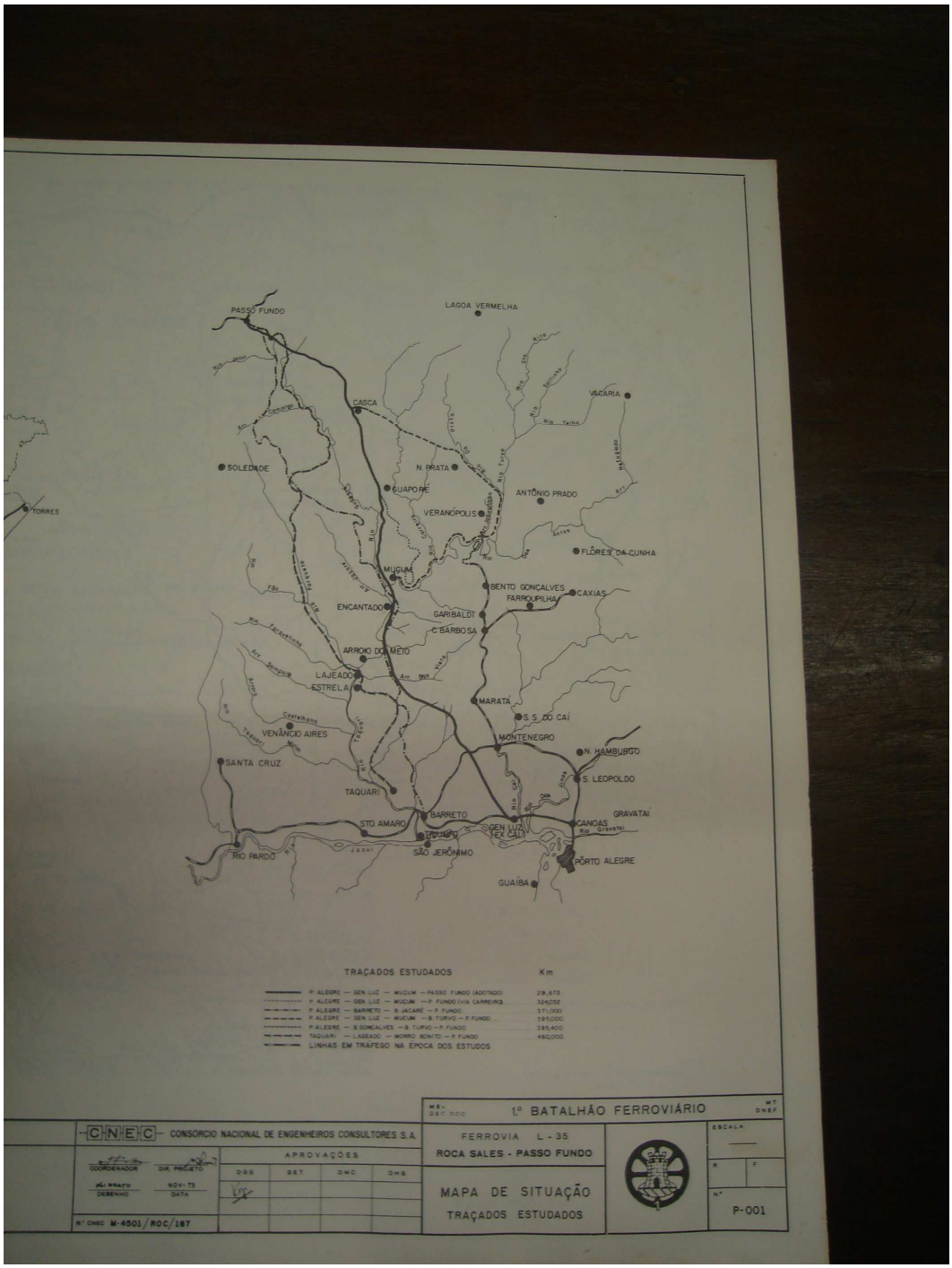
BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO D - Traçados estudados para a linha Porto Alegre- Caí- Passo fundo

Fonte: Projeto 1951a – Memorial Justificativo, s.p.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

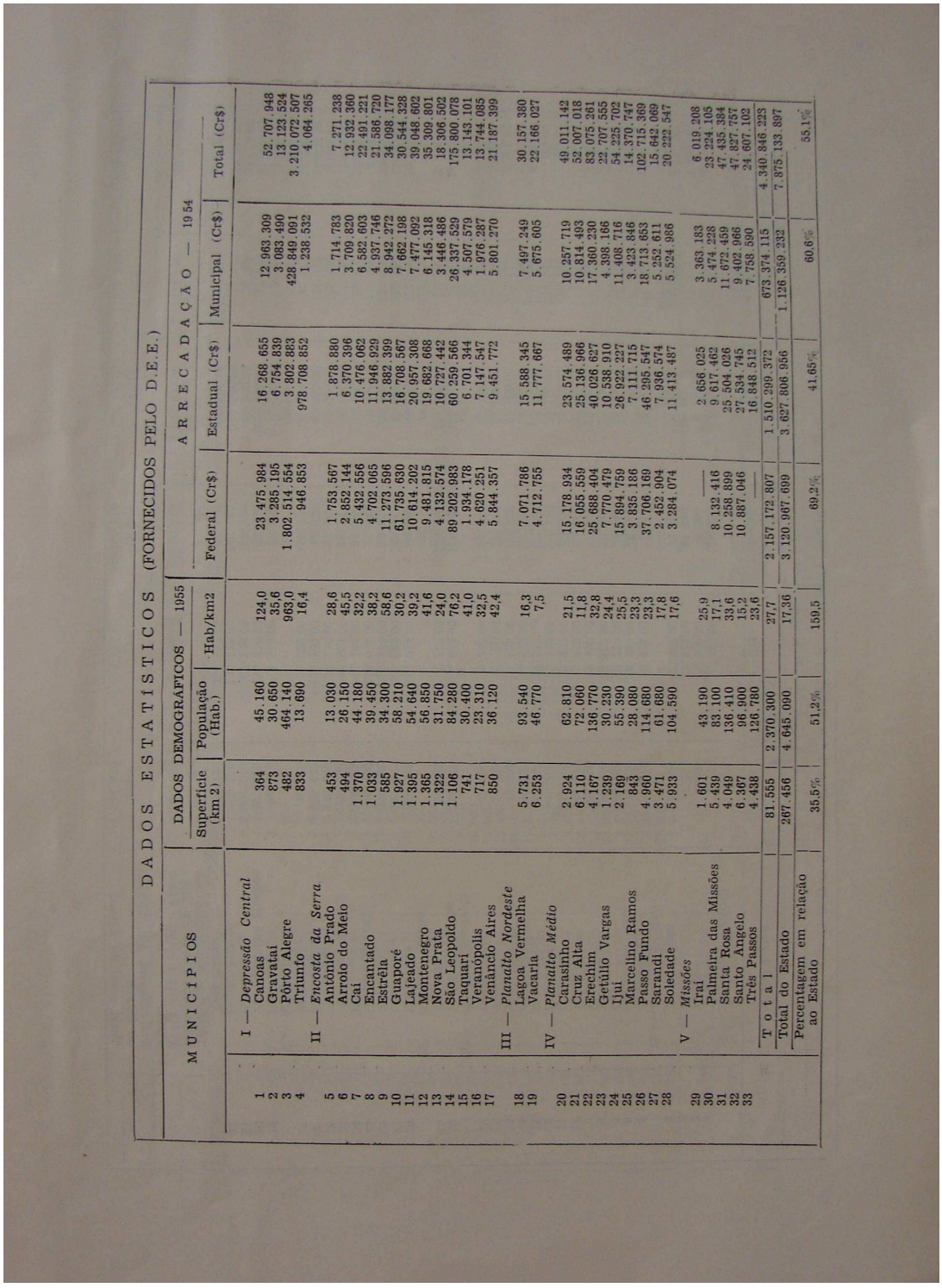
ANEXO E - Traçados estudados para a linha Porto Alegre- Caí- Passo fundo



Fonte: Projeto de 1973a. Ministério do Exército DEC-DOC 1° Batalhão Ferroviário**. Projeto final de engenharia: Ferrovia L-35 Roca Sales- Passo Fundo.** Volume I A – Desenhos do Projeto. Ministério dos Transportes DNEF, Divisão de Planejamento, 1973.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO F - Dados estatísticos da região recortada pela Ferrovia do Trigo

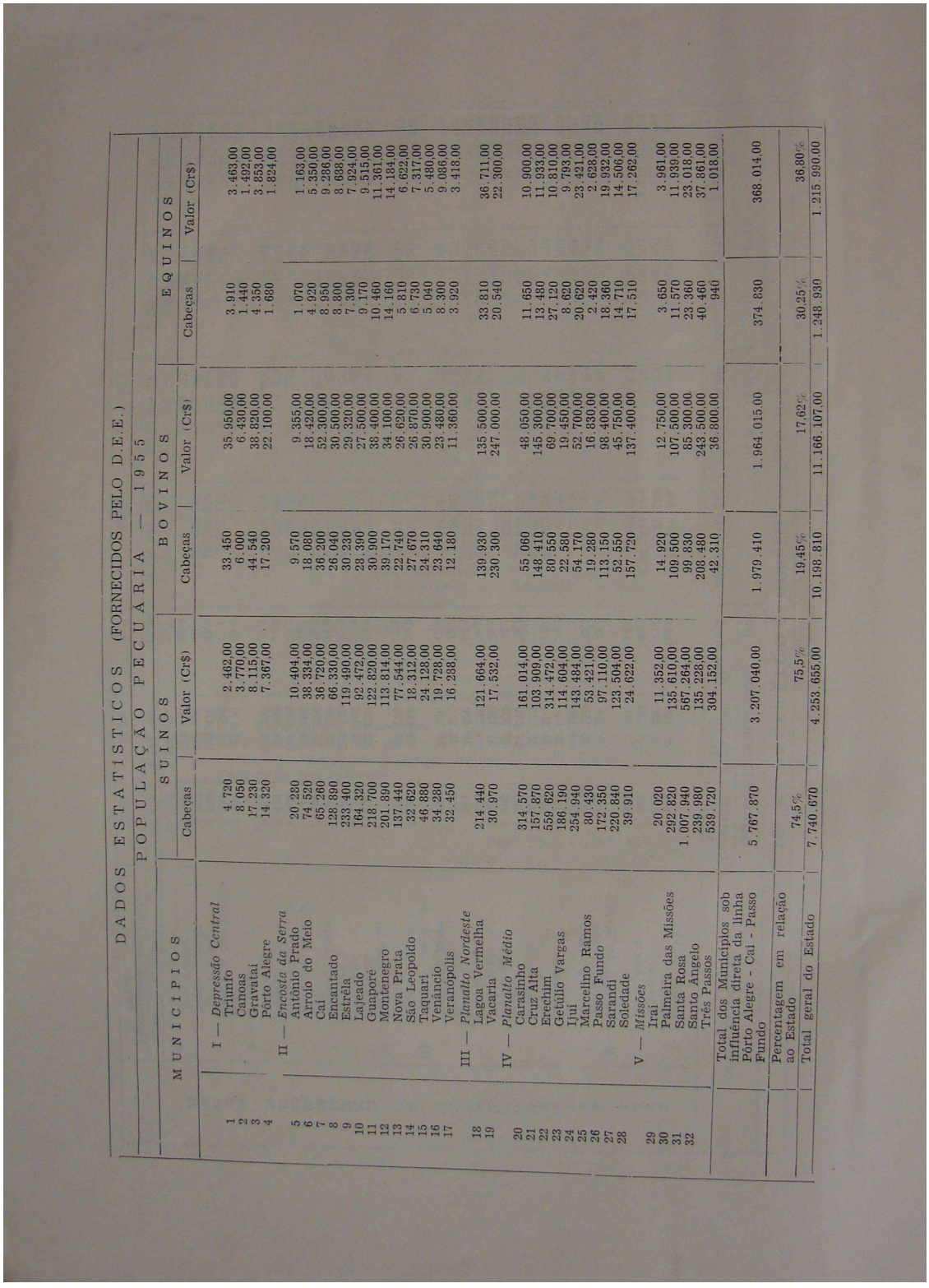


DADOS ESTATÍSTICOS (FORNECIDOS PELO D.E.E.)

	MUNICÍPIOS	DADOS DEMOGRÁFICOS — 1955			ARRECADAÇÃO — 1954			
		Superfície (km 2)	População (Hab.)	Hab/km2	Federal (Cr$)	Estadual (Cr$)	Municipal (Cr$)	Total (Cr$)
	I — *Depressão Central*							
1	Canoas	364	45.160	124,0	23.475.984	16.268.655	12.963.309	52.707.948
2	Gravataí	873	30.650	35,6	3.285.195	6.754.839	3.083.490	13.123.524
3	Pôrto Alegre	482	464.140	963,0	1.802.514.554	3.802.883	428.849.091	3.210.072.507
4	Triunfo	833	13.690	16,4	946.853	978.708.852	1.238.532	4.064.265
	II — *Encosta da Serra*							
5	Antônio Prado	453	13.030	28,6	1.753.567	1.878.880	1.714.783	7.271.238
6	Arroio do Meio	494	26.150	45,5	2.852.144	6.370.396	3.709.820	12.932.360
7	Caí	1.370	44.180	32,2	5.432.556	10.476.062	6.582.603	22.491.221
8	Encantado	1.033	39.450	38,2	4.702.065	11.946.929	4.937.746	21.586.720
9	Estrêla	585	34.300	58,6	11.273.596	13.882.399	8.942.272	34.098.177
10	Guaporé	1.927	58.210	30,2	61.735.630	16.708.567	7.662.198	30.544.328
11	Lajeado	1.395	54.640	39,2	10.614.202	20.957.308	7.477.092	39.048.602
12	Montenegro	1.365	56.850	41,6	9.481.815	19.682.668	6.145.318	35.309.801
13	Nova Prata	1.322	31.750	24,0	4.132.574	10.727.442	3.446.486	18.306.502
14	São Leopoldo	1.106	84.280	76,2	89.202.983	60.259.566	26.337.529	175.800.078
15	Taquarí	741	30.400	41,0	1.934.178	6.701.344	4.507.579	13.143.101
16	Veranópolis	717	23.310	32,5	4.620.251	7.147.547	1.976.287	13.744.085
17	Venâncio Aires	850	36.120	42,4	5.844.357	9.451.772	5.801.270	21.187.399
	III — *Planalto Nordeste*							
18	Lagoa Vermelha	5.731	93.540	16,3	7.071.786	15.588.345	7.497.249	30.157.380
19	Vacaria	6.253	46.770	7,5	4.712.755	11.777.667	5.675.605	22.166.027
	IV — *Planalto Médio*							
20	Carasinho	2.924	62.810	21,5	15.178.934	23.574.489	10.257.719	49.011.142
21	Cruz Alta	6.110	72.060	11,8	16.055.559	25.136.966	10.814.493	52.007.018
22	Erechim	4.167	136.770	32,8	25.688.404	40.026.627	17.360.230	83.075.261
23	Getúlio Vargas	1.239	30.230	24,4	7.770.479	10.538.910	4.398.166	22.707.555
24	Ijuí	2.169	55.390	25,5	15.894.759	26.922.227	11.408.716	54.225.702
25	Marcelino Ramos	843	28.080	23,3	3.835.186	7.111.715	3.423.846	14.370.747
26	Passo Fundo	4.960	114.680	23,3	37.706.169	46.295.547	18.713.653	102.715.369
27	Sarandí	3.471	61.680	17,8	2.452.904	7.936.574	5.252.611	15.642.089
28	Soledade	5.933	104.590	17,6	3.284.074	11.413.487	5.524.986	20.222.547
	V — *Missões*							
29	Irai	1.601	43.190	25,9	—	2.656.025	3.363.183	6.019.208
30	Palmeira das Missões	5.439	83.100	17,1	8.132.416	9.617.462	5.474.228	23.224.105
31	Santa Rosa	4.049	138.410	33,6	10.258.899	25.504.026	11.672.459	47.435.384
32	Santo Ângelo	6.367	96.900	15,2	10.887.046	27.534.745	9.402.966	47.827.757
33	Três Passos	4.438	126.780	23,6	—	16.848.512	7.758.590	24.607.102
	T o t a l	81.555	2.370.300	27,7	2.157.172.807	1.510.299.372	673.374.115	4.340.846.223
	Total do Estado	267.456	4.645.000	17,36	3.120.967.699	3.627.806.956	1.126.359.232	7.875.133.897
	Percentagem em relação ao Estado	35,5%	51,2%	159,5	69,2%	41,65%	60,6%	55,1%

Fonte: ISSLER, Victor. **Estrada do Trigo: Ligação Ferroviária Porto Alegre- Caí- Passo Fundo.** Valor Econômico do empreendimento – Obtenção de Recursos Financeiros para sua conclusão. Porto Alegre: s/editora, 1956. Arquivo Histórico Regional – Passo Fundo/RS, p.15.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)



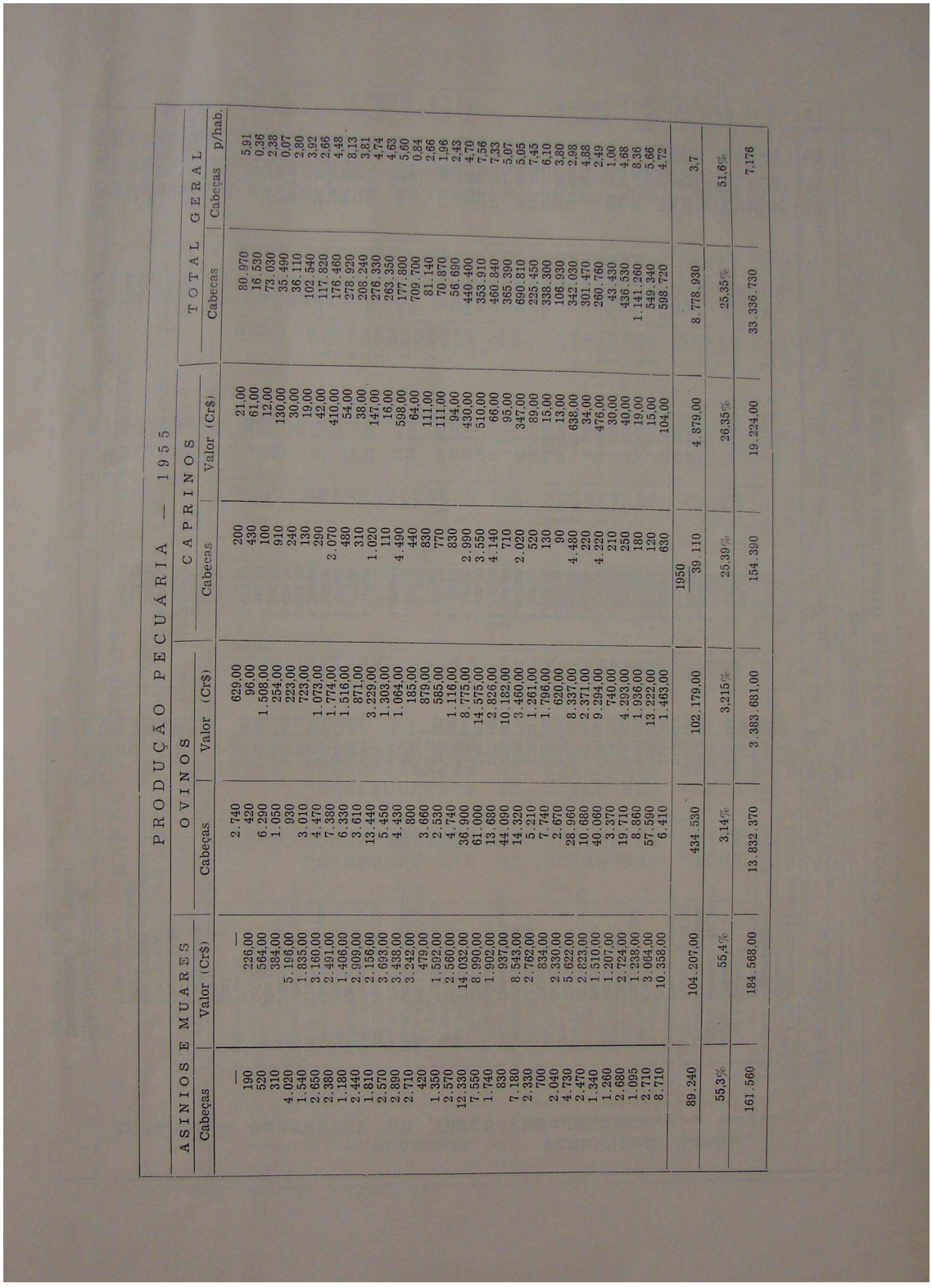
DADOS ESTATÍSTICOS (FORNECIDOS PELO D.E.E.)

POPULAÇÃO PECUÁRIA — 1955

	MUNICÍPIOS	SUINOS		BOVINOS		EQUINOS	
		Cabeças	Valor (Cr$)	Cabeças	Valor (Cr$)	Cabeças	Valor (Cr$)
	I — *Depressão Central*						
1	Triunfo	4.720	2.462.00	33.450	35.950.00	3.910	3.463.00
2	Canoas	8.050	3.770.00	6.000	6.430.00	1.440	1.492.00
3	Gravataí	17.230	8.115.00	44.540	38.820.00	4.350	3.853.00
4	Pôrto Alegre	14.320	7.367.00	17.200	22.100.00	1.680	1.824.00
	II — *Encosta da Serra*						
5	Antônio Prado	20.280	10.404.00	9.570	9.355.00	1.070	1.163.00
6	Arroio do Meio	74.520	38.334.00	18.080	18.420.00	4.920	5.350.00
7	Caí	65.260	36.720.00	36.200	52.300.00	8.950	9.286.00
8	Encantado	128.890	66.330.00	26.040	30.500.00	8.800	8.638.00
9	Estrêla	233.400	119.490.00	30.230	29.320.00	7.300	7.924.00
10	Lajeado	164.320	92.472.00	28.390	27.500.00	9.170	9.515.00
11	Guaporé	218.700	122.820.00	30.900	38.400.00	10.460	11.361.00
12	Montenegro	201.890	113.814.00	39.170	34.100.00	14.160	14.184.00
13	Nova Prata	137.440	77.544.00	22.740	26.620.00	5.810	6.622.00
14	São Leopoldo	32.620	18.312.00	27.670	26.870.00	6.730	7.317.00
15	Taquari	46.880	24.128.00	24.310	30.900.00	5.040	5.480.00
16	Venâncio	34.280	19.728.00	23.640	23.480.00	8.300	9.086.00
17	Veranópolis	32.450	16.238.00	12.180	11.360.00	3.920	3.418.00
	III — *Planalto Nordeste*						
18	Lagoa Vermelha	214.440	121.664.00	139.930	135.500.00	33.810	36.711.00
19	Vacaria	30.970	17.532.00	230.300	247.000.00	20.540	22.300.00
	IV — *Planalto Médio*						
20	Carazinho	314.570	161.014.00	55.060	48.050.00	11.650	10.900.00
21	Cruz Alta	157.870	103.909.00	148.410	145.300.00	13.480	11.933.00
22	Erechim	559.620	314.472.00	80.550	69.700.00	27.120	10.810.00
23	Getúlio Vargas	186.190	114.604.00	22.580	19.450.00	8.620	9.793.00
24	Ijuí	254.940	143.484.00	54.170	52.700.00	20.620	23.421.00
25	Marcelino Ramos	80.430	53.421.00	19.280	16.830.00	2.420	2.628.00
26	Passo Fundo	172.350	97.110.00	113.150	98.400.00	18.360	19.932.00
27	Sarandi	220.840	123.504.00	52.550	45.750.00	14.710	14.506.00
28	Soledade	39.910	24.622.00	157.720	137.400.00	17.510	17.262.00
	V — *Missões*						
29	Iraí	20.020	11.352.00	14.920	12.750.00	3.650	3.961.00
30	Palmeira das Missões	292.820	135.610.00	109.500	107.500.00	11.570	11.939.00
31	Santa Rosa	1.007.940	567.264.00	99.830	85.300.00	23.360	23.018.00
32	Santo Ângelo	239.980	135.228.00	208.480	243.500.00	40.460	37.861.00
	Três Passos	539.720	304.152.00	42.310	36.800.00	946	1.018.00
	Total dos Municípios sob influência direta da linha Pôrto Alegre - Caí - Passo Fundo	5.767.870	3.207.040.00	1.979.410	1.964.015.00	374.830	368.014.00
	Percentagem em relação ao Estado	74,5%	75,5%	19,45%	17,62%	30,25%	36,80%
	Total geral do Estado	7.740.670	4.253.655.00	10.198.810	11.166.107.00	1.248.930	1.215.990.00

Fonte: ISSLER, Victor. **Estrada do Trigo: Ligação Ferroviária Porto Alegre- Caí- Passo Fundo.** Valor Econômico do empreendimento – Obtenção de Recursos Financeiros para sua conclusão. Porto Alegre: s/editora, 1956. Arquivo Histórico Regional – Passo Fundo/RS, p.16.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

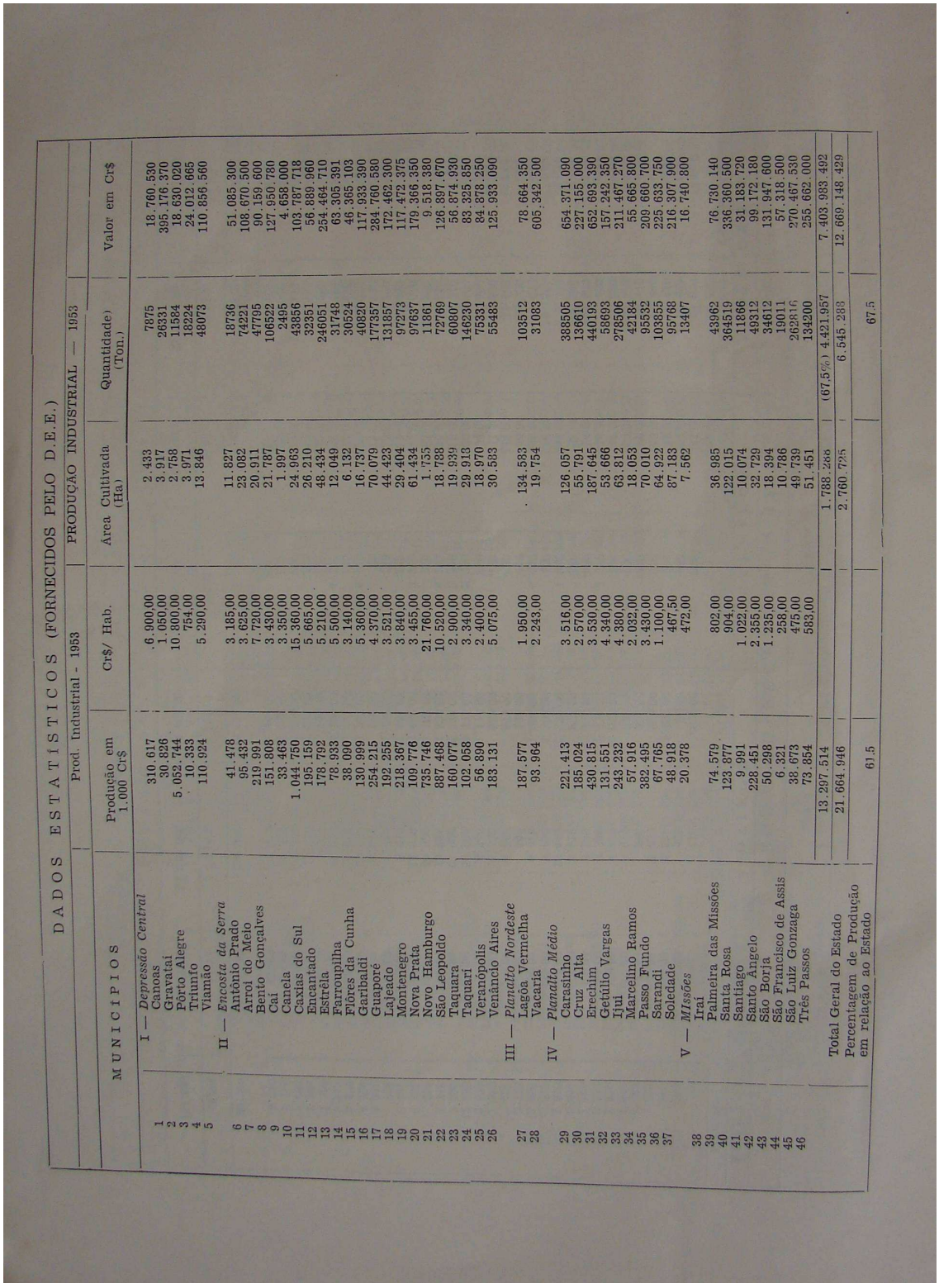


PRODUÇÃO PECUÁRIA — 1955

ASININOS E MUARES		OVINOS		CAPRINOS		TOTAL GERAL	
Cabeças	Valor (Cr$)	Cabeças	Valor (Cr$)	Cabeças	Valor (Cr$)	Cabeças	Cabeças p/hab.
—	—	2.740	629,00	200	21,00	80.970	5,91
190	226,00	420	96,00	430	61,00	16.530	0,36
520	564,00	6.290	1.508,00	100	12,00	73.030	2,38
310	384,00	1.050	254,00	910	130,00	35.490	0,07
4.020	5.196,00	930	223,00	240	30,00	36.110	2,80
1.540	1.835,00	3.010	723,00	130	19,00	102.540	3,92
2.650	3.160,00	4.470	1.073,00	290	42,00	117.820	2,66
2.380	2.491,00	7.380	1.774,00	3.070	410,00	176.460	4,48
1.180	1.406,00	6.330	1.516,00	480	54,00	278.920	8,13
2.440	2.909,00	3.610	871,00	310	38,00	208.240	3,81
1.810	2.156,00	13.440	3.229,00	1.020	147,00	276.330	4,74
2.570	3.693,00	5.450	1.303,00	110	16,00	263.350	4,63
2.890	3.438,00	4.430	1.064,00	4.490	598,00	177.800	5,60
2.710	3.242,00	800	185,00	440	64,00	709.700	0,84
420	479,00	3.660	879,00	830	111,00	81.140	2,66
1.350	1.592,00	2.530	585,00	770	111,00	70.870	1,96
2.570	2.560,00	4.740	1.116,00	830	94,00	56.690	2,43
12.330	14.032,00	36.900	8.775,00	2.990	430,00	440.400	4,70
7.550	8.990,00	61.000	14.575,00	3.550	510,00	353.910	7,56
1.740	1.902,00	13.680	2.826,00	4.140	66,00	460.840	7,33
830	937,00	44.090	10.182,00	710	95,00	365.390	5,07
7.180	8.543,00	14.320	3.460,00	2.020	347,00	690.810	5,05
2.330	2.762,00	5.210	1.261,00	520	89,00	295.450	7,45
700	834,00	7.740	1.796,00	130	15,00	338.300	6,10
2.040	2.330,00	2.670	620,00	90	13,00	106.930	3,80
4.730	5.622,00	28.960	8.337,00	4.480	638,00	342.030	2,98
2.470	2.823,00	10.680	2.371,00	220	34,00	301.470	4,88
1.340	1.510,00	40.060	9.294,00	4.220	476,00	260.760	2,49
1.260	1.207,00	3.370	740,00	210	30,00	43.430	1,00
2.680	2.724,00	19.710	4.293,00	250	40,00	436.530	4,68
1.095	1.238,00	8.860	1.936,00	180	19,00	1.141.260	8,36
2.710	3.064,00	57.590	13.222,00	120	15,00	549.340	5,66
8.710	10.358,00	6.410	1.463,00	630	104,00	508.720	4,72
89.240	104.207,00	434.530	102.179,00	1950 39.110	4.879,00	8.778.930	3,7
55,3%	55,4%	3,14%	3,215%	25,39%	26,35%	25,35%	51,6%
161.560	184.568,00	13.832.370	3.383.681,00	154.390	19.224,00	33.336.730	7,176

Fonte: ISSLER, Victor. **Estrada do Trigo: Ligação Ferroviária Porto Alegre- Caí- Passo Fundo.** Valor Econômico do empreendimento – Obtenção de Recursos Financeiros para sua conclusão. Porto Alegre: s/editora, 1956. Arquivo Histórico Regional – Passo Fundo/RS, p.17.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

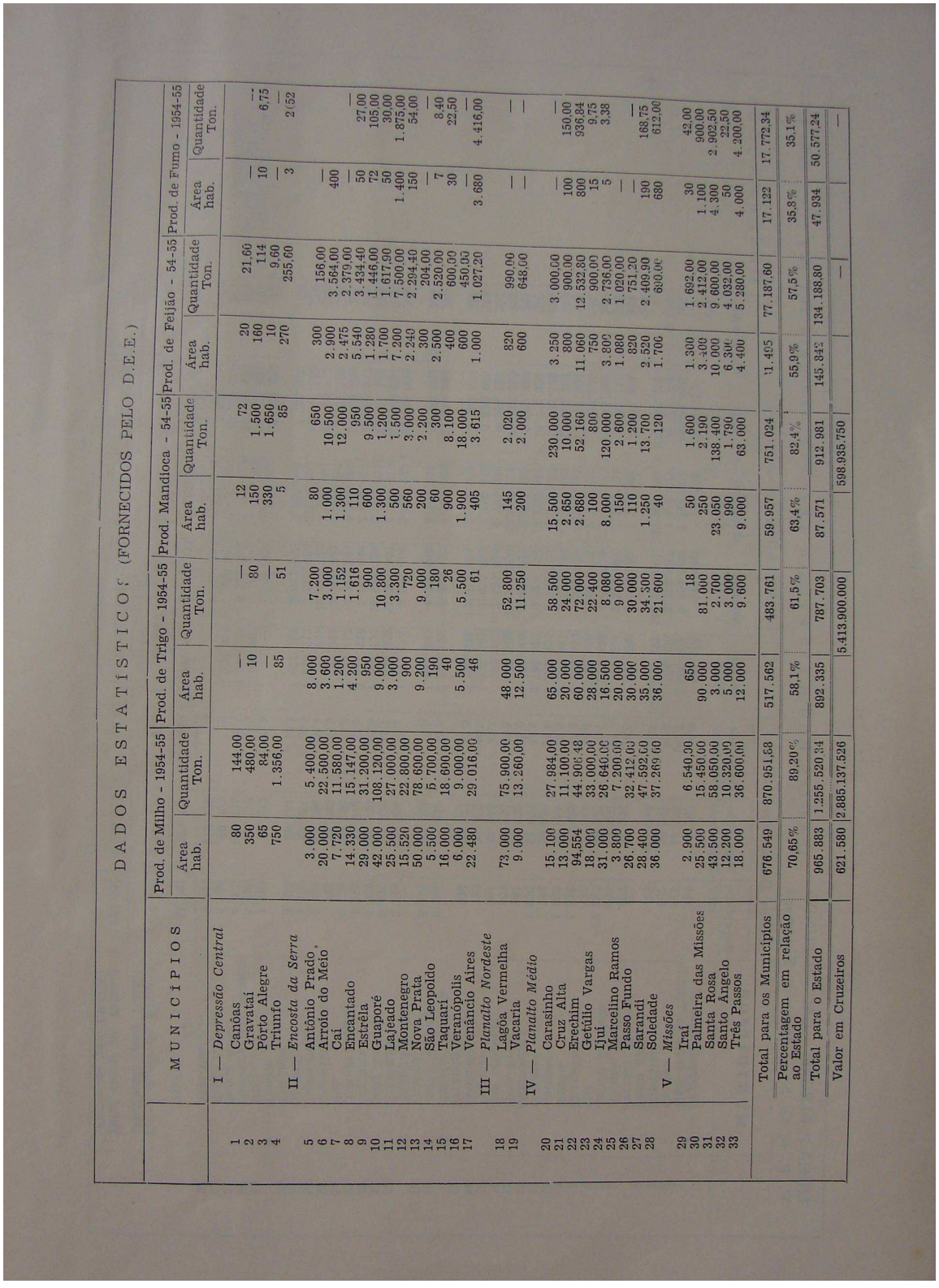


DADOS ESTATÍSTICOS (FORNECIDOS PELO D.E.E.)

	MUNICÍPIOS	Prod. Industrial - 1953		PRODUÇÃO INDUSTRIAL — 1953		
		Produção em 1.000 Cr$	Cr$/ Hab.	Área Cultivada (Ha.)	Quantidade (Ton.)	Valor em Cr$
	I — *Depressão Central*					
1	Canoas	310.617	6.900,00	2.433	7875	18.760.530
2	Gravataí	30.826	1.050,00	3.917	26331	395.176.370
3	Pôrto Alegre	5.052.744	10.800,00	2.758	11584	18.630.020
4	Triunfo	10.333	754,00	3.971	18224	24.012.665
5	Viamão	110.924	5.290,00	13.846	48073	110.856.560
	II — *Encosta da Serra*					
6	Antônio Prado	41.478	3.185,00	11.827	18736	51.085.300
7	Arroi do Meio	95.432	3.625,00	23.082	74221	108.670.500
8	Bento Gonçalves	219.991	7.720,00	20.911	47795	90.159.600
9	Caí	151.808	3.430,00	21.787	106522	127.950.780
10	Canela	33.463	3.350,00	1.997	2495	4.658.000
11	Caxias do Sul	1.044.750	15.360,00	24.963	43856	103.787.718
12	Encantado	195.159	5.665,00	26.210	32351	56.889.960
13	Estrêla	178.792	5.210,00	48.434	246051	254.464.710
14	Farroupilha	78.933	5.500,00	12.049	31748	63.305.391
15	Flôres da Cunha	38.090	3.140,00	6.132	30524	46.365.103
16	Garibaldi	130.999	5.360,00	16.737	40820	117.933.390
17	Guaporé	254.215	4.370,00	70.079	177357	284.760.580
18	Lajeado	192.255	3.521,00	44.423	131857	172.462.300
19	Montenegro	218.367	3.840,00	29.404	97273	117.472.375
20	Nova Prata	109.776	3.455,00	61.434	97637	179.366.350
21	Novo Hamburgo	735.746	21.760,00	1.755	11861	9.518.380
22	São Leopoldo	887.468	10.520,00	18.788	72769	126.897.670
23	Taquara	160.077	2.900,00	19.939	60807	56.874.930
24	Taquarí	102.058	3.340,00	29.913	146230	83.325.850
25	Veranópolis	56.890	2.400,00	18.970	75331	84.878.250
26	Venâncio Aires	183.131	5.075,00	30.583	55483	125.933.090
	III — *Planalto Nordeste*					
27	Lagôa Vermelha	187.577	1.950,00	134.583	103512	78.664.350
28	Vacaria	93.964	2.243,00	19.754	31083	605.342.500
	IV — *Planalto Médio*					
29	Carasinho	221.413	3.516,00	126.057	388505	654.371.090
30	Cruz Alta	185.024	2.570,00	55.791	136610	227.155.000
31	Erechim	430.815	3.530,00	187.645	440193	652.693.390
32	Getúlio Vargas	131.551	4.340,00	53.666	58693	157.242.350
33	Ijuí	243.232	4.380,00	63.812	278506	211.467.270
34	Marcelino Ramos	57.916	2.032,00	18.053	42184	55.665.800
35	Passo Fundo	382.495	3.430,00	70.010	95532	209.660.700
36	Sarandi	67.765	1.100,00	64.922	103855	225.633.750
37	Soledade	48.918	467,50	87.183	95768	216.307.900
	V — *Missões*	20.378	472,00	7.562	19407	16.740.800
38	Iraí					
39	Palmeira das Missões	74.579	802,00	36.985	43962	76.730.140
40	Santa Rosa	123.877	904,00	122.015	364519	336.360.500
41	Santiago	9.991	1.022,00	10.074	11866	31.183.720
42	Santo Ângelo	228.451	2.355,00	32.729	49312	99.172.180
43	São Borja	50.298	1.235,00	18.394	34612	131.947.600
44	São Francisco de Assis	6.321	258,00	10.786	19011	57.318.500
45	São Luiz Gonzaga	38.673	475,00	49.739	262816	270.467.530
46	Três Passos	73.854	583,00	51.451	134200	255.662.000
		13.297.514		1.788.286	(67,5%) 4.421.957	7.403.983.492
	Total Geral do Estado	21.664.946		2.760.725	6.545.288	12.669.148.429
	Percentagem de Produção em relação ao Estado	61.5			67.5	

Fonte: ISSLER, Victor. **Estrada do Trigo: Ligação Ferroviária Porto Alegre- Caí- Passo Fundo.** Valor Econômico do empreendimento – Obtenção de Recursos Financeiros para sua conclusão. Porto Alegre: s/editora, 1956. Arquivo Histórico Regional – Passo Fundo/RS, p.18.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

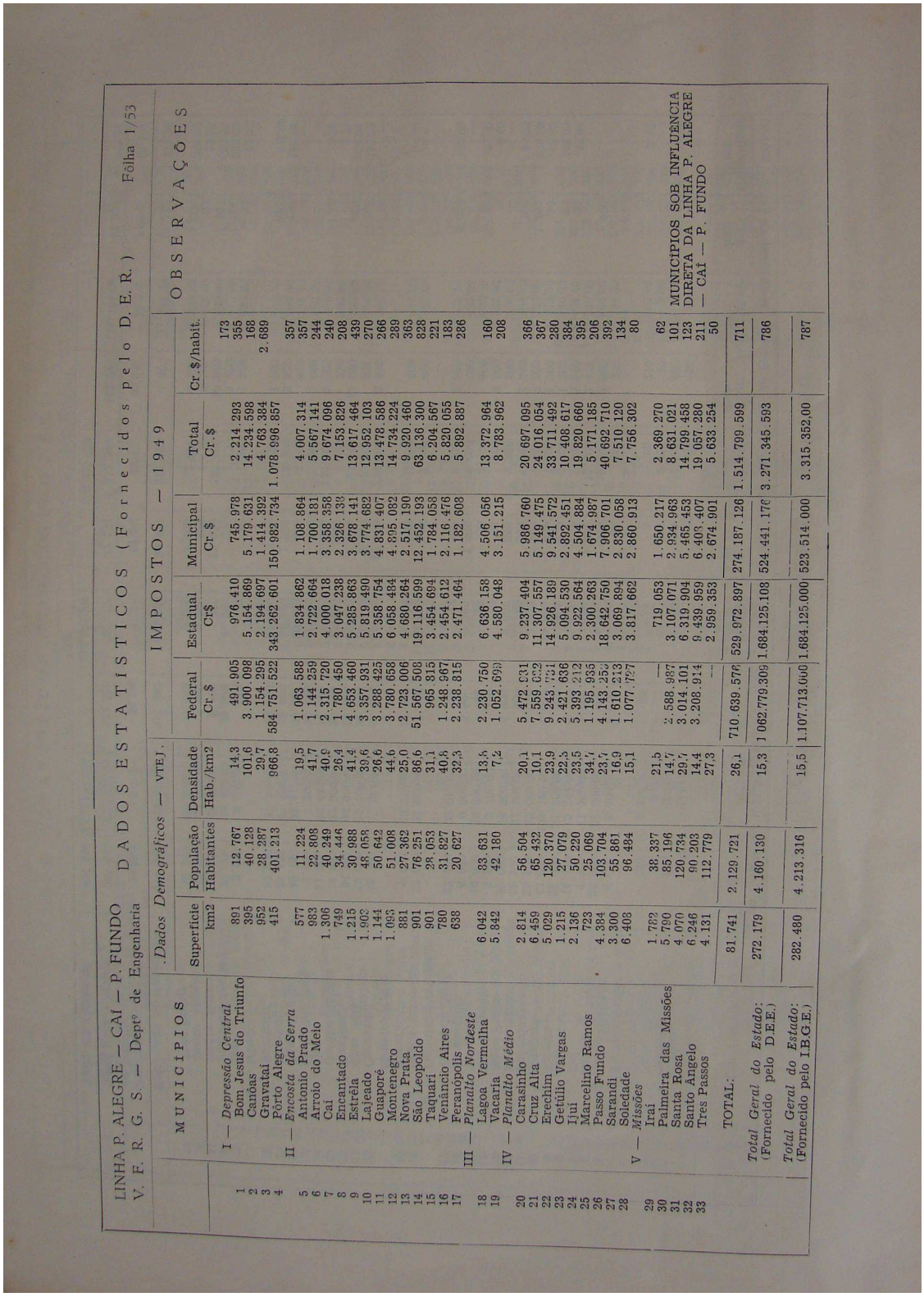


DADOS ESTATÍSTICOS (FORNECIDOS PELO D.E.E.)

	MUNICÍPIOS	Prod. de Milho - 1954-55		Prod. de Trigo - 1954-55		Prod. Mandioca - 54-55		Prod. de Feijão - 54-55		Prod. de Fumo - 1954-55	
		Área hab.	Quantidade Ton.	Área hab.	Quantidade Ton.	Área hab.	Quantidade Ton.	Área hab.	Quantidade Ton.	Área hab.	Quantidade Ton.
	I — *Depressão Central*										
1	Canôas	80	144.00	—	—	12	72	20	21.60	—	—
2	Gravataí	350	480.00	10	80	150	1.500	160	114		
3	Pôrto Alegre	65	84.00	—	—	330	1.650	10	9.60	10	6.75
4	Triunfo	750	1.356.00	85	51	5	85	270	255.60	3	2.62
	II — *Encosta da Serra*										
5	Antônio Prado	3.000	5.400.00	8.000	7.200	80	650	300	156.00	—	—
6	Arroio do Meio	20.000	22.500.00	3.600	3.000	1.000	10.500	2.900	3.564.00	400	—
7	Caí	7.720	11.580.00	1.200	1.152	1.300	12.000	2.475	2.379.00		
8	Encantado	14.330	15.147.00	4.200	1.616	110	950	5.540	3.434.40	50	—
9	Estrêla	29.000	31.200.00	950	900	600	9.500	1.280	1.446.00	72	27.00
10	Guaporé	42.000	108.120.00	9.000	10.800	1.300	1.200	1.700	1.617.90	50	105.00
11	Lajeado	25.500	27.000.00	3.000	3.300	500	1.500	7.200	7.500.00	1.400	30.00
12	Montenegro	15.520	22.800.00	900	720	560	3.000	2.240	2.294.40	150	1.875.00
13	Nova Prata	50.000	78.600.00	9.200	9.000	200	2.200	300	204.00		54.00
14	São Leopoldo	5.500	5.700.00	190	180	60	300	2.500	2.520.00	—	—
15	Taquarí	16.000	18.600.00	40	26	900	8.100	400	600.00	7	8.40
16	Veranópolis	6.000	9.000.00	5.500	5.500	1.900	18.000	600	450.00	30	22.50
17	Venâncio Aires	22.480	29.016.00	46	61	405	3.615	1.000	1.027.20	—	—
	III — *Planalto Nordeste*									3.680	4.416.00
18	Lagôa Vermelha	73.000	75.900.00	48.000	52.800	145	2.020	820	990.00	—	—
19	Vacaria	9.000	13.260.00	12.500	11.250	200	2.000	600	648.00	—	—
	IV — *Planalto Médio*										
20	Carasinho	15.100	27.984.00	65.000	58.500	15.500	230.000	3.250	3.000.00	—	—
21	Cruz Alta	13.000	11.100.00	20.000	24.000	2.650	10.000	800	900.00	100	150.00
22	Erechim	94.554	44.906.48	60.000	72.000	2.680	52.160	11.060	12.532.80	800	936.84
23	Getúlio Vargas	18.000	33.000.00	28.000	22.400	100	800	750	900.00	15	9.75
24	Ijuí	31.000	26.640.00	16.500	8.080	8.000	120.000	3.800	2.736.00	5	3.38
25	Marcelino Ramos	3.800	7.200.00	20.000	9.000	150	2.600	1.080	1.020.00	—	—
26	Passo Fundo	26.700	32.412.00	30.000	30.000	110	1.200	820	751.20	190	168.75
27	Sarandi	28.400	47.592.00	35.000	34.500	1.250	13.700	2.520	2.409.90	680	612.00
28	Soledade	36.000	37.269.60	36.000	21.600	40	120	1.700	600.00		
	V — *Missões*										
29	Iraí	2.900	6.540.90	650	18	50	1.600	1.300	1.692.00	30	42.00
30	Palmeira das Missões	25.500	15.450.00	90.000	81.000	250	2.190	3.400	2.412.00	1.100	900.00
31	Santa Rosa	43.500	58.050.00	3.000	2.700	23.050	138.400	10.000	9.600.00	4.300	2.902.50
32	Santo Angelo	12.200	10.320.00	5.000	3.000	990	1.790	4.032	4.032.00	50	22.50
33	Três Passos	18.000	36.600.00	12.000	9.600	9.000	63.000	4.400	5.280.00	4.000	4.200.00
	Total para os Municípios	676.549	870.951.68	517.562	483.761	59.957	751.024	91.495	77.187.60	17.122	17.772.34
	Percentagem em relação ao Estado	70,65%	89,20%	58,1%	61,5%	63,4%	82,4%	55,9%	57,5%	35,8%	35,1%
	Total para o Estado	965.883	1.255.520.34	892.335	787.703	87.571	912.981	145.843	134.188.80	47.934	50.577.24
	Valor em Cruzeiros	621.580	2.885.137.526		5.413.900.000		598.935.750		—		—

Fonte: ISSLER, Victor. **Estrada do Trigo: Ligação Ferroviária Porto Alegre- Caí- Passo Fundo.** Valor Econômico do empreendimento – Obtenção de Recursos Financeiros para sua conclusão. Porto Alegre: s/editora, 1956. Arquivo Histórico Regional – Passo Fundo/RS, p.19.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

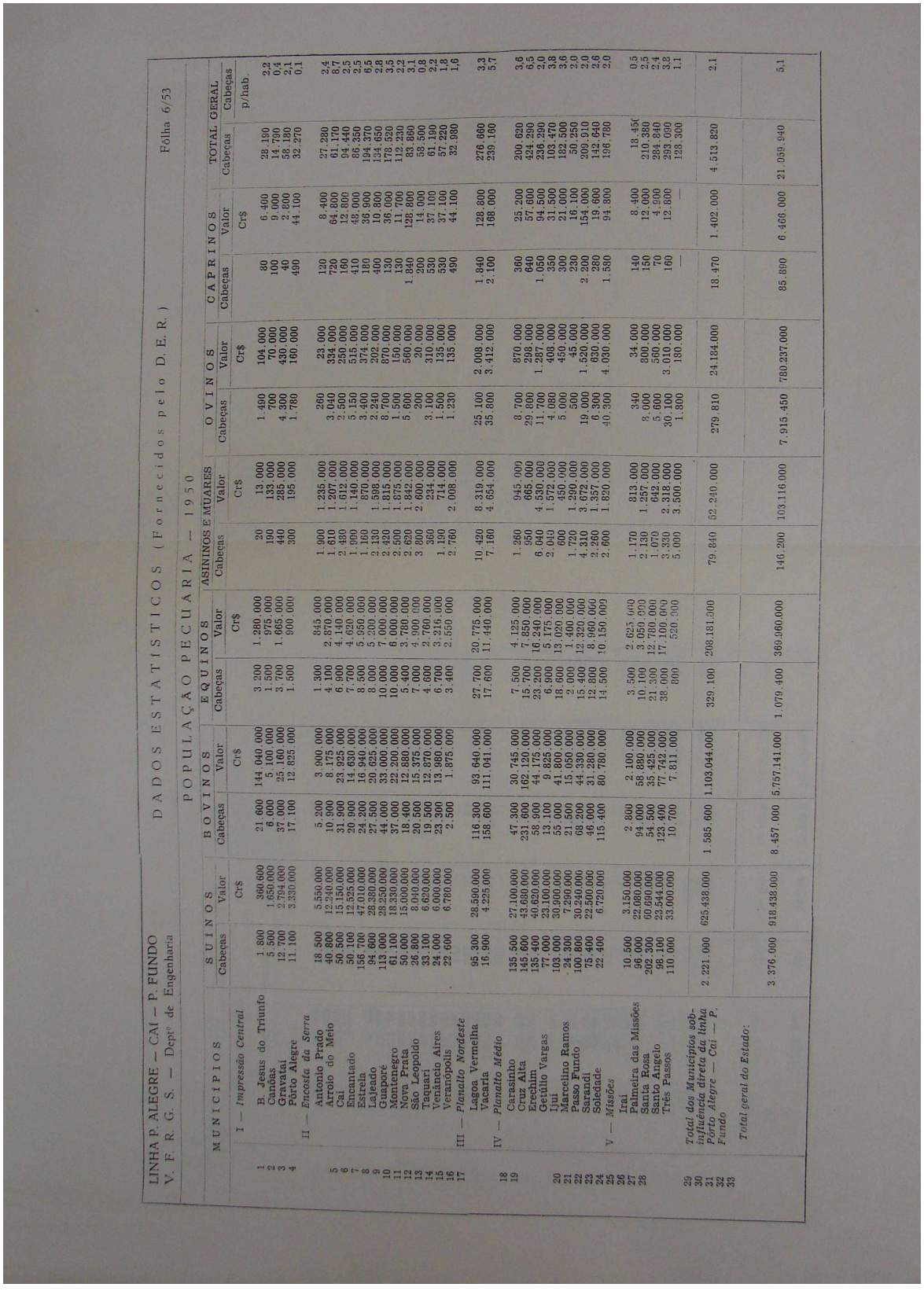


LINHA P. ALEGRE — CAÍ — P. FUNDO — DADOS ESTATÍSTICOS (Fornecidos pelo D. E. R.) — Fôlha 1/53
V. F. R. G. S. — Deptº de Engenharia

	MUNICÍPIOS	Dados Demográficos — VTEJ.			IMPOSTOS — 1949				OBSERVAÇÕES
		Superfície km2	População Habitantes	Densidade Hab./km2	Federal Cr.$	Estadual Cr$	Municipal Cr.$	Total Cr.$	Cr.$/habit.	
	I — *Depressão Central*									
1	Bom Jesus do Triunfo	891	12.767	14,3	491.905	976.410	745.978	2.214.293	173	
2	Canôas	395	40.128	101,6	3.900.098	5.154.869	5.179.631	14.234.598	355	
3	Gravataí	952	28.287	29,7	1.154.295	2.194.697	1.414.392	4.763.384	168	
4	Pôrto Alegre	415	401.213	966,8	584.751.522	343.262.601	150.882.734	1.078.996.857	2.689	
	II — *Encosta da Serra*									
5	Antonio Prado	577	11.224	19,5	1.063.588	1.834.862	1.108.864	4.007.314	357	
6	Arroio do Meio	983	22.808	41,7	1.144.259	2.722.664	1.700.181	5.567.141	244	
7	Caí	1.306	40.249	40,9	2.315.720	4.000.018	3.358.358	9.674.096	240	
8	Encantado	749	34.446	26,4	1.780.450	3.047.238	2.326.138	7.153.826	208	
9	Estrêla	1.215	30.988	41,4	4.653.460	5.285.863	3.678.141	13.617.464	439	
10	Lajeado	1.902	48.058	39,6	3.357.931	5.819.490	3.774.682	12.952.103	270	
11	Guaporé	1.144	50.642	26,6	3.288.425	5.358.754	4.831.407	13.478.586	266	
12	Montenegro	1.093	51.008	44,6	3.780.658	6.058.494	4.895.082	14.734.224	289	
13	Nova Prata	881	27.362	25,0	2.723.006	4.680.264	2.517.190	9.920.460	363	
14	São Leopoldo	901	76.251	86,6	51.567.508	19.116.599	12.452.193	63.136.300	828	
15	Taquari	901	28.053	31,1	965.815	3.454.694	1.784.058	6.204.567	221	
16	Venâncio Aires	780	31.827	40,8	1.248.967	2.454.612	2.116.476	5.820.055	183	
17	Feranópolis	638	20.627	32,3	2.238.815	2.471.464	1.182.608	5.892.887	286	
	III — *Planalto Nordeste*									
18	Lagoa Vermelha	6.042	83.631	13,8	2.230.750	6.636.158	4.506.056	13.372.964	160	
19	Vacaria	5.842	42.180	7,2	1.052.693	4.580.048	3.151.215	8.783.962	208	
	IV — *Planalto Médio*									
20	Carasinho	2.814	56.504	20,1	5.472.631	9.237.404	5.986.760	20.697.095	366	
21	Cruz Alta	6.459	65.432	10,1	7.559.622	11.307.557	5.149.475	24.016.054	367	
22	Erechim	5.029	120.370	23,9	9.243.731	14.926.189	9.541.572	33.711.492	280	
23	Getúlio Vargas	1.215	27.079	22,3	2.421.636	5.094.530	2.892.451	10.408.617	384	
24	Ijuí	2.136	50.220	23,5	5.393.212	9.922.564	4.504.884	19.820.660	395	
25	Marcelino Ramos	723	25.069	34,7	1.195.935	2.300.263	1.674.987	5.171.185	206	
26	Passo Fundo	4.384	103.704	23,7	4.143.255	18.642.750	7.906.701	40.692.710	392	
27	Sarandi	3.300	55.861	16,9	1.610.213	3.069.894	2.830.058	7.510.120	134	
28	Soledade	6.408	96.494	15,1	1.077.757	3.817.662	2.860.913	7.756.302	80	
	V — *Missões*									
29	Iraí	1.782	38.337	21,5	—	719.053	1.650.217	2.369.270	62	
30	Palmeira das Missões	5.790	85.196	14,7	2.588.987	3.107.071	2.934.963	8.631.021	101	MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA
31	Santa Rosa	4.070	120.734	29,7	3.014.101	6.319.904	5.465.453	14.799.458	123	DIRETA DA LINHA P. ALEGRE
32	Santo Ângelo	6.246	90.203	14,4	3.208.914	9.439.959	6.403.407	19.057.280	211	— CAÍ — P. FUNDO
33	Três Passos	4.131	112.779	27,3	—	2.959.353	2.674.901	5.633.254	50	
	TOTAL:	81.741	2.129.721	26,1	710.639.576	529.972.897	274.187.126	1.514.799.599	711	
	Total Geral do Estado: (Fornecido pelo D.E.E.)	272.179	4.160.130	15,3	1.062.779.309	1.684.125.108	524.441.176	3.271.345.593	786	
	Total Geral do Estado: (Fornecido pelo I.B.G.E.)	282.480	4.213.316	15,5	1.107.713.000	1.684.125.000	523.514.000	3.315.352.00	787	

Fonte: ISSLER, Victor. **Estrada do Trigo: Ligação Ferroviária Porto Alegre- Caí- Passo Fundo.** Valor Econômico do empreendimento – Obtenção de Recursos Financeiros para sua conclusão. Porto Alegre: s/editora, 1956. Arquivo Histórico Regional – Passo Fundo/RS, p.20.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)



LINHA P. ALEGRE — CAÍ — P. FUNDO
V. F. R. G. S. — Depto de Engenharia

DADOS ESTATÍSTICOS (Fornecidos pelo D. E. R.)

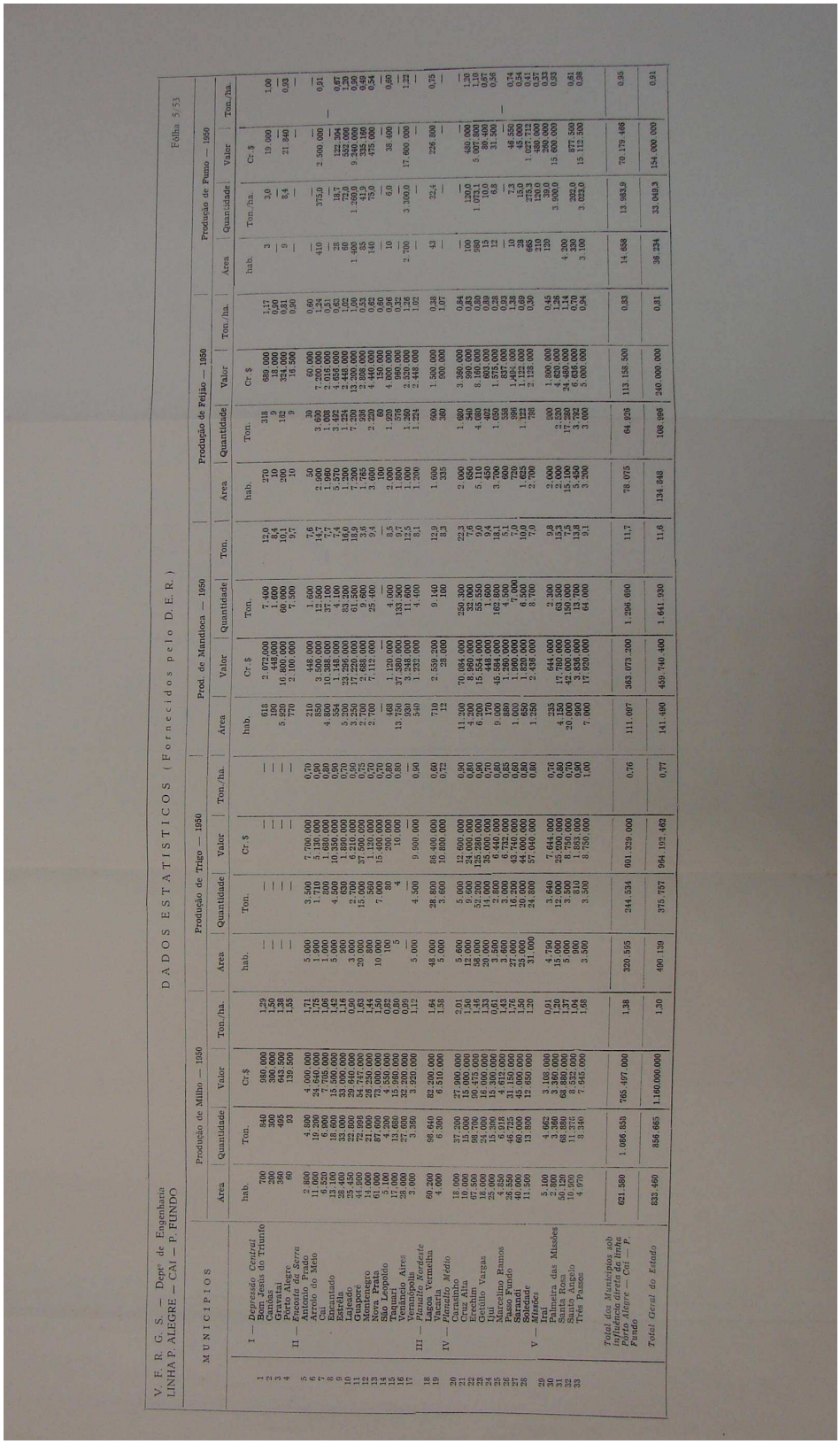
Fôlha 6/53

POPULAÇÃO PECUÁRIA — 1950

	MUNICÍPIOS	SUÍNOS		BOVINOS	EQUINOS		ASININOS E MUARES		OVINOS		CAPRINOS		TOTAL GERAL	
		Cabeças	Valor	Cabeças	Cabeças	Valor	Cabeças	Valor	Cabeças	Valor	Cabeças	Valor	Cabeças	Cabeças p/hab.
			Cr$			Cr$		Cr$		Cr$		Cr$		
	I — *Impressão Central*													
1	B. Jesus do Triunfo	1.800	360.600	21.600	3.200	1.280.000	20	13.000	1.490	104.000	80	6.400	28.190	2,2
2	Candas	5.500	1.650.000	6.000	1.500	975.000	190	133.000	700	70.000	100	9.000	14.790	0,4
3	Gravataí	12.700	2.794.000	37.000	3.700	1.665.000	440	285.000	4.300	430.000	40	2.800	58.180	2,1
4	Pôrto Alegre	11.100	3.330.000	17.100	1.500	900.000	300	195.000	1.780	160.000	490	44.100	32.270	0,1
	II — *Encosta da Serra*													
	Antonio Prado	18.500	5.550.000	5.200	1.300	845.000	1.900	1.235.000	260	23.000	120	8.400	27.280	2,4
	Arroio do Meio	40.800	12.240.000	10.900	4.100	2.870.000	1.610	1.207.000	3.040	334.000	720	64.800	61.170	8,7
5	Caí	50.500	15.150.000	31.900	6.900	4.140.000	2.400	1.800.000	2.500	250.000	160	12.800	94.440	2,5
6	Encantado	50.100	12.525.000	20.900	7.700	4.620.000	2.900	1.812.000	5.150	515.000	410	43.000	86.350	2,5
7	Estrela	156.700	47.010.000	24.200	8.500	5.950.000	1.160	1.740.000	3.400	374.000	180	36.900	194.370	6,5
8	Lajeado	94.600	28.380.000	27.500	8.000	5.200.000	2.130	1.598.000	2.240	202.000	400	10.800	134.650	2,8
9	Guaporé	113.000	28.250.000	44.000	10.000	7.000.000	2.420	1.815.000	8.700	870.000	130	36.000	178.520	3,5
10	Montenegro	61.100	18.330.000	37.000	10.000	6.000.000	2.500	1.875.000	1.500	150.000	130	11.700	112.230	2,2
11	Nova Prata	50.000	15.000.000	18.400	5.400	3.780.000	2.620	1.842.000	5.600	560.000	1.840	128.800	63.860	3,1
12	São Leopoldo	26.800	8.040.000	20.500	7.000	4.900.000	3.800	2.600.000	200	20.000	2.000	14.000	53.500	0,8
13	Taquari	33.100	6.620.000	19.500	4.600	2.760.000	360	234.000	3.100	310.000	530	37.100	61.190	2,2
14	Venâncio Aires	24.000	6.000.000	23.300	6.700	3.216.000	1.190	714.000	1.500	135.000	530	37.100	57.220	1,8
15	Veranópolis	22.600	6.780.000	2.500	3.400	2.550.000	2.760	2.008.000	1.230	135.000	490	44.100	32.980	1,6
16														
17	III — *Planalto Nordeste*													
	Lagoa Vermelha	95.300	28.590.000	116.300	27.700	20.775.000	10.420	8.319.000	25.100	2.008.000	1.840	128.800	276.660	3,3
	Vacaria	16.900	4.225.000	158.600	17.600	11.440.000	7.160	4.654.000	35.800	3.412.000	2.100	168.000	239.160	5,7
18	IV — *Planalto Médio*													
19	Carasinho	135.500	27.100.000	47.300	7.500	4.125.000	1.260	945.000	8.700	870.000	380	25.200	200.620	3,6
	Cruz Alta	145.600	43.680.000	231.600	15.700	7.850.000	950	665.000	29.000	298.000	640	57.600	424.290	6,5
	Erechim	135.400	40.620.000	58.900	23.200	16.240.000	6.040	4.530.000	11.700	1.287.000	1.050	94.500	236.290	5,0
	Getúlio Vargas	77.000	23.100.000	13.100	6.900	5.175.000	2.040	1.572.000	4.080	408.000	350	31.500	103.470	3,8
	Ijuí	103.000	30.900.000	55.000	18.600	13.020.000	600	450.000	5.000	450.000	300	21.000	192.900	3,6
20	Marcelino Ramos	24.300	7.290.000	21.500	2.000	1.400.000	1.720	1.290.000	500	45.000	230	16.100	50.250	2,0
21	Passo Fundo	100.800	30.240.000	68.200	15.400	12.320.000	4.310	3.672.000	19.000	1.520.000	2.200	154.000	209.910	3,8
22	Sarandi	75.400	22.500.000	46.000	12.800	8.960.000	2.260	1.357.000	6.300	630.000	280	19.600	142.640	2,8
23	Soledade	22.400	6.720.000	115.400	14.500	10.150.000	2.600	1.820.000	40.500	4.030.000	1.500	94.800	196.700	2,0
24														
25	V — *Missões*													
26	Iraí	10.500	3.150.000	2.800	3.500	2.625.000	1.170	819.000	340	34.000	140	8.400	18.450	0,5
27	Palmeira das Missões	96.000	22.080.000	94.000	10.100	3.059.900	2.130	1.257.000	8.000	800.000	150	12.000	210.380	2,5
28	Santa Rosa	202.300	60.690.000	58.400	10.100	12.760.000	1.070	642.000	5.600	560.000	70	4.900	284.840	2,4
	Santo Angelo	98.100	23.544.000	54.500	21.300	17.100.000	3.330	2.318.000	30.100	3.010.000	160	12.800	293.090	3,8
	Três Passos	110.000	33.000.000	123.400	38.000	—	5.000	3.500.000	1.800	180.000	—	—	128.300	1,1
				10.700	600	520.000								
29	*Total dos Municípios sob-influência direta da linha Pôrto Alegre — Caí — P. Fundo*	2.221.000	625.438.000	1.585.600	329.100	208.181.000	79.840	52.240.000	279.810	24.194.000	18.470	1.402.000	4.513.820	2,1
30				1.103.044.000										
31														
32	*Total geral do Estado:*													
33		3.376.000	918.438.000	8.457.000	1.079.400	369.960.000	146.200	103.116.000	7.915.450	780.237.000	85.890	6.466.000	21.059.940	5,1
				5.757.141.000										

Fonte: ISSLER, Victor. **Estrada do Trigo: Ligação Ferroviária Porto Alegre- Caí- Passo Fundo.** Valor Econômico do empreendimento – Obtenção de Recursos Financeiros para sua conclusão. Porto Alegre: s/editora, 1956. Arquivo Histórico Regional – Passo Fundo/RS, p.21.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)



V. F. R. G. S. — Depº de Engenharia
LINHA P. ALEGRE — CAÍ — P. FUNDO

DADOS ESTATISTICOS (Fornecidos pelo D.E.R.)

Fôlha 5/53

MUNICIPIOS	Produção de Milho — 1950				Produção de Trigo — 1950				Prod. de Mandioca — 1950				Produção de Feijão — 1950				Produção de Fumo — 1950			
	Area	Quantidade	Valor	Ton./ha.	Area	Quantidade	Valor	Ton./ha.	Area	Quantidade	Valor	Ton.	Area	Quantidade	Valor	Ton./ha.	Area	Quantidade	Valor	Ton./ha.
	hab.	Ton.	Cr.$		hab.	Ton.	Cr.$		hab.	Ton.	Cr.$		hab.	Ton.	Cr.$		hab.	Ton./ha.	Cr.$	
I — Depressão Central	700	840	980 000	1,20	—	—	—	—	613	7 400	2 072 000	12,0	270	318	689 000	1,17	3	3,0	19 000	1,00
1 Caxias	200	300	390 000	1,50	—	—	—	—	100	1 800	540 000	18,0	90	90	216 000	1,00	—	—	—	—
2 Carlos	360	495	643 500	1,38	—	—	—	—	5 220	60 000	16 800 000	11,4	200	210	504 000	1,05	9	8,4	21 840	0,93
3 Gravataí	60	93	139 500	1,55	—	—	—	—	770	7 500	2 100 000	9,7	10	9	15 500	0,90	—	—	—	—
4 Encruzilhada do Serra																				
II — Encosta Inferior																				
5 Antonio Prado	2 800	4 800	4 000 000	1,71	5 000	3 500	7 700 000	0,70	210	1 600	448 000	7,6	50	30	60 000	0,60	—	—	—	—
6 Arroio do Meio	11 000	19 200	24 640 000	1,75	1 900	1 710	5 130 000	0,90	850	12 500	3 500 000	14,7	2 900	3 600	7 200 000	1,24	410	375,0	2 500 000	0,91
7 Fão	4 500	7 875	9 765 000	1,75	1 000	900	2 880 000	0,90	4 800	37 100	10 388 000	7,7	1 980	1 088	2 018 000	0,51	—	—	—	—
8 Encantado	13 100	18 800	15 040 000	1,43	1 500	4 800	10 320 000	0,80	1 554	24 100	6 748 000	15,4	1 570	1 257	2 514 000	0,80	35	12,5	122 500	0,97
9 Estrela	28 400	33 000	33 000 000	1,16	900	630	1 890 000	0,70	5 300	83 300	23 324 000	16,0	1 300	1 224	2 448 000	1,02	60	72,0	522 000	1,20
10 Lajeado	25 450	22 800	29 940 000	0,89	3 000	2 700	6 210 000	0,90	3 250	61 500	17 220 000	18,9	7 200	7 200	13 200 000	1,00	1 400	1 260,0	9 240 000	0,90
11 Guaporé	44 500	72 000	94 176 000	1,62	20 000	15 000	37 500 000	0,75	2 700	9 600	2 688 000	3,6	1 765	1 588	2 446 000	0,90	45	41,0	295 100	0,91
12 Montenegro	14 000	21 000	28 350 000	1,44	800	500	1 120 000	0,70	2 700	25 000	7 112 000	9,4	3 600	2 520	4 410 000	0,70	145	79,0	473 100	0,54
13 Nova Prata	61 000	87 600	73 000 000	1,50	10 000	7 000	15 400 000	0,70	270	—	—	2,6	2	60	150 000	0,65	—	—	—	—
14 São Leopoldo	1 100	1 400	4 550 000	0,82	—	100	200 000	0,83	468	1 120 000	4 000	8,5	2 000	1 920	4 800 000	0,96	10	6,0	38 400	0,60
15 Venâncio Aires	17 000	13 600	15 980 000	0,80	—	—	10 000	0,80	13 750	37 500	9 750 000	2,7	1 000	1 000	2 500 000	1,00	—	—	—	—
16 Vera Cruz	28 000	27 600	32 200 000	0,99	4	5	—	1,25	1 030	11 600	3 248 000	12,5	1 000	1 280	2 520 000	1,28	2 700	3 300,0	17 600 000	1,22
17 Taquari	3 000	3 360	3 920 000	1,12	5 000	4 500	9 900 000	0,90	540	4 400	1 233 000	8,1	1 200	1 224	2 448 000	1,02	—	—	—	—
III — Planalto Nordeste																				
18 Lagoa Vermelha	60 200	98 640	82 200 000	1,64	48 000	28 800	86 400 000	0,60	710	9 140	2 559 200	12,9	1 600	600	1 500 000	0,38	43	32,4	226 800	0,75
19 Nonoai	4 000	6 300	6 510 000	1,58	5 000	3 600	10 800 000	0,72	12	100	28 000	8,3	335	360	900 000	1,07	—	—	—	—
IV — Planalto Médio																				
20 Carazinho	18 000	37 200	27 900 000	2,01	5 600	5 000	12 800 000	0,90	11 300	70 084 000	350 300	22,3	2 000	1 600	3 360 000	0,84	100	120,0	480 000	1,20
21 Cruz Alta	10 000	15 000	15 000 000	1,50	12 000	9 000	24 000 000	0,80	4 300	18 000	382 000	7,5	650	540	990 000	0,84	980	1 078,1	5 097 800	1,10
22 Erechim	97 500	98 700	98 475 000	1,46	58 000	52 200	125 280 000	0,90	6 200	55 550	15 554 000	9,0	5 110	4 600	8 160 000	0,80	15	15,0	30 000	1,00
23 Getúlio Vargas	18 000	16 200	15 660 000	0,90	14 000	12 600	30 240 000	0,90	170	1 600	448 000	9,4	450	405	923 000	0,90	12	9,6	31 300	0,80
24 Ijuí	25 000	15 300	15 300 000	0,61	30 000	24 000	57 600 000	0,80	9 000	162 000	45 504 000	18,0	3 700	1 665	3 575 000	0,45	11	6,6	—	0,60
25 Marcelino Ramos	4 850	6 918	4 612 000	1,43	3 600	3 000	6 732 000	0,85	880	4 500	1 260 000	5,1	600	538	837 000	0,93	—	—	—	—
26 Passo Fundo	26 500	46 000	31 050 000	1,74	27 000	16 200	43 740 000	0,60	1 000	7 000	1 960 000	7,0	720	996	1 494 000	1,38	19	13,0	48 880	0,74
27 Sarandi	40 000	60 000	45 000 000	1,50	35 000	24 000	57 600 000	0,80	650	6 500	1 820 000	10,0	1 500	1 111	2 111 000	0,80	28	15,4	84 560	0,54
28 Soledade	11 500	13 800	12 650 000	1,20	31 000	24 000	57 600 000	0,80	1 350	2 600	728 000	2,0	2 700	760	1 128 000	0,30	685	275,3	1 027 712	0,41
V — Missões																	210	120,0	480 000	0,57
29 Ijuí	5 100	4 662	3 108 000	0,91	4 750	3 640	7 644 000	0,76	235	2 300	644 000	9,8	2 000	300	1 200 000	0,45	120	36,0	360 000	0,53
30 Palmeira das Missões	2 800	3 360	3 360 000	1,20	15 000	12 000	25 200 000	0,80	4 150	63 500	17 780 000	15,3	2 000	2 000	4 600 000	1,00	—	3 000,0	15 600 000	0,93
31 Santa Rosa	50 120	68 880	68 880 000	1,37	5 000	3 500	8 750 000	0,70	20 000	150 000	42 000 000	7,5	115 100	117 380	24 480 000	1,20	4 200	282,0	877 500	0,61
32 Santo Augusto	10 000	11 577	7 945 000	1,04	900	810	1 863 000	0,90	990	13 700	3 836 000	13,8	5 450	3 792	6 635 000	0,70	330	3 023,0	15 112 500	0,98
33 Três Passos	4 970	8 340	7 845 000	1,68	3 500	3 500	8 750 000	1,00	7 000	17 920 000	4 838 000	9,1	3 200	3 000	5 600 000	0,94	3 100			
Total dos Municípios sob influência direta da linha Pôrto Alegre — Caí — P. Fundo	621 580	1 066 858	765 497 000	1,38	320 595	244 534	601 329 000	0,76	111 097	1 296 600	363 079 200	11,7	78 075	64 926	113 158 500	0,83	14 658	13 983,9	70 179 486	0,95
Total Geral do Estado	833 460	856 665	1.160.000.000	1,30	490 139	375 757	994 192 482	0,77	141 490	1 641 930	459 740 400	11,6	134 846	108 996	240 000 000	0,81	38 234	33 040,3	134 000 000	0,91

Fonte: ISSLER, Victor. **Estrada do Trigo: Ligação Ferroviária Porto Alegre- Caí- Passo Fundo.** Valor Econômico do empreendimento – Obtenção de Recursos Financeiros para sua conclusão. Porto Alegre: s/editora, 1956. Arquivo Histórico Regional – Passo Fundo/RS, p.22.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

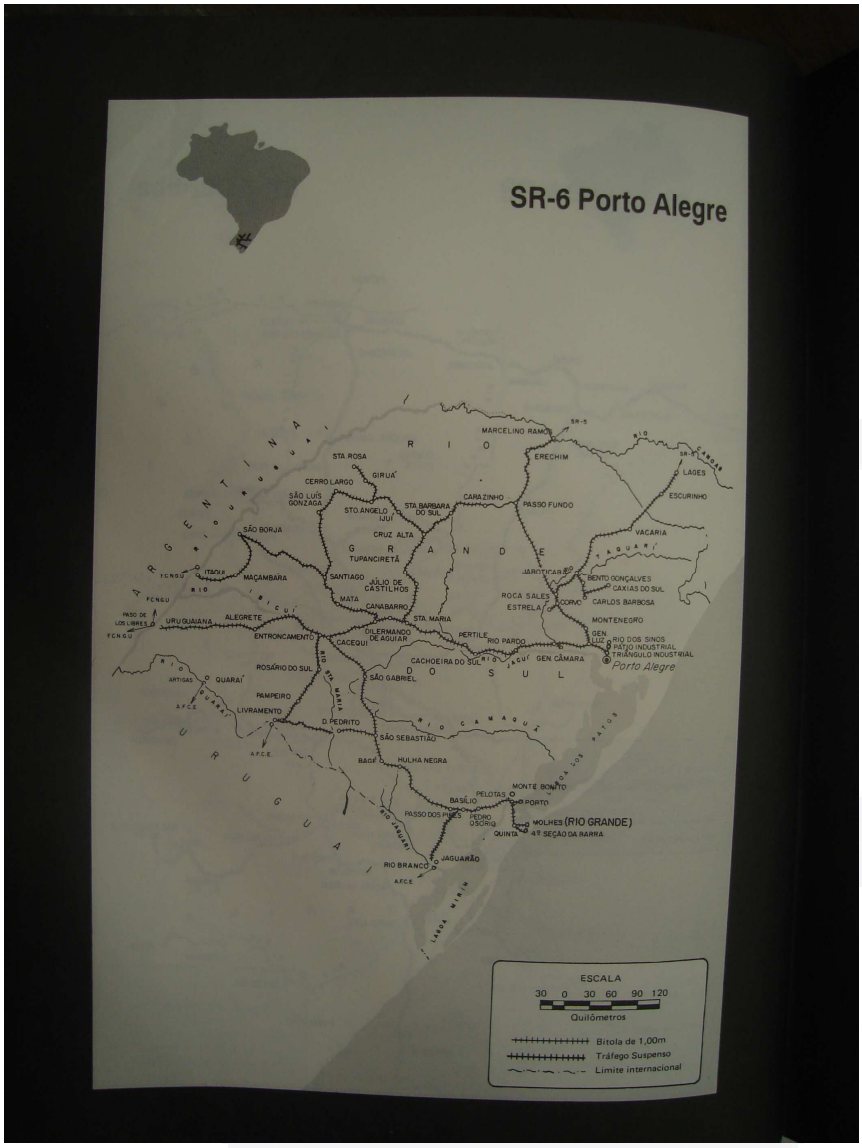
ANEXO G – Nomenclatura das vias férreas do Rio Grande do Sul

Fonte: disponível em www.transportes.gov.br/Bit/**mapas**/**mapas**-print/ferro/sist-nac/**mapa**-PNV-**ferrovias**-2007.pdf acesso em 26/03/2008.

Obs.: Foi selecionada apenas uma parte do "Mapa Ferroviário: Plano Nacional de Viação- Ferrovias".

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

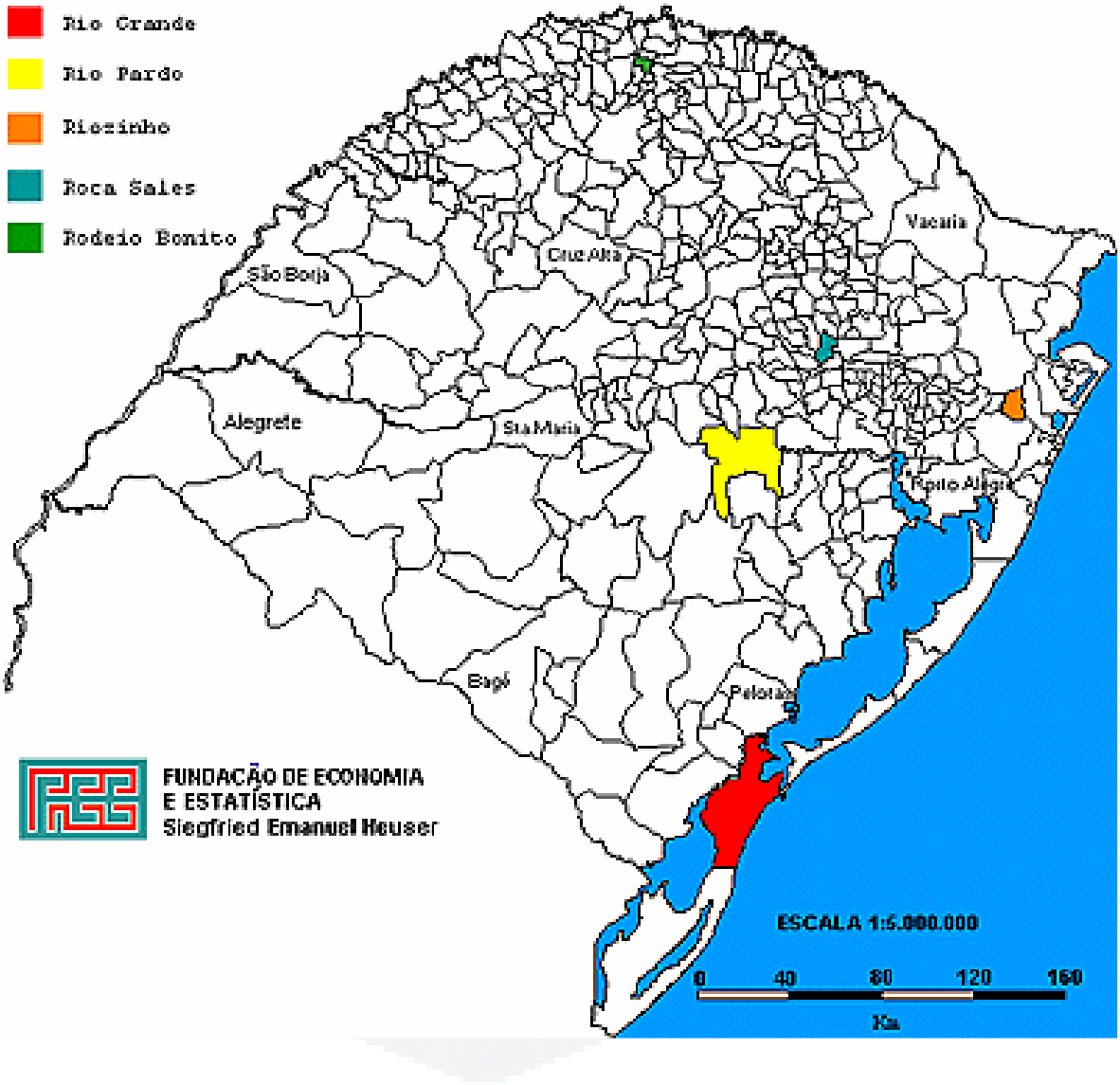
ANEXO H - Mapa ferroviário do RS: Encampação da VFRGS pela RRFSA



Fonte: RFFSA 35 anos, 1992.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO I – Mapa do Rio Grande do Sul localizando a cidade de Roca Sales



Fonte: http://www.riogrande.com.br/municipios/rocasales1.htm acesso em 01/05/2008

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO J - Imagem de trabalhadores ferroviários da cidade de Muçum

Fonte: ACERVO PARTICULAR DE L. G. **Trabalhadores Ferroviários**. Década de 70. 1 fotografia, p&b. 10 cm x 15 cm. Muçum/RS

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO K – Geografia acidentada da região cortada pela Ferrovia do Trigo (Foto A)

Fonte: SECCHI, Cristiane. **Fotografia de corte em pedra da EF-491.** Guaporé/RS, 01 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO L - A geografia acidentada da região cortada pela Ferrovia do Trigo (Foto B)

Fonte: SECCHI, Cristiane. **Fotografia de grande aterro, construído com rochas extraídas das perfurações em túneis próximos (EF-491).** Guaporé/RS, 01 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO M - A geografia acidentada da região cortada pela Ferrovia do Trigo (Foto C)

Fonte: SECCHI, Cristiane. **Fotografia do Viaduto do Pesseguinho, como é conhecido, diferente em sua arquitetura por não ter guarda corpo nas laterais.** EF-491, 01 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO N - Projeto de eletrificação da linha

Fonte: SECCHI, Cristiane. **Fotografia de viaduto, diferente em sua arquitetura por não ter guarda corpo nas laterais, localizado há 3 quilômetros do Viaduto 13.** Vespasiano Correa, 02 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO O - Viaduto 13 (Foto A)

Fonte: SECCHI, Cristiane. **Fotografia do Viaduto 13.** Vespasiano Correa, 11 fev. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 10 cm. Acervo particular.

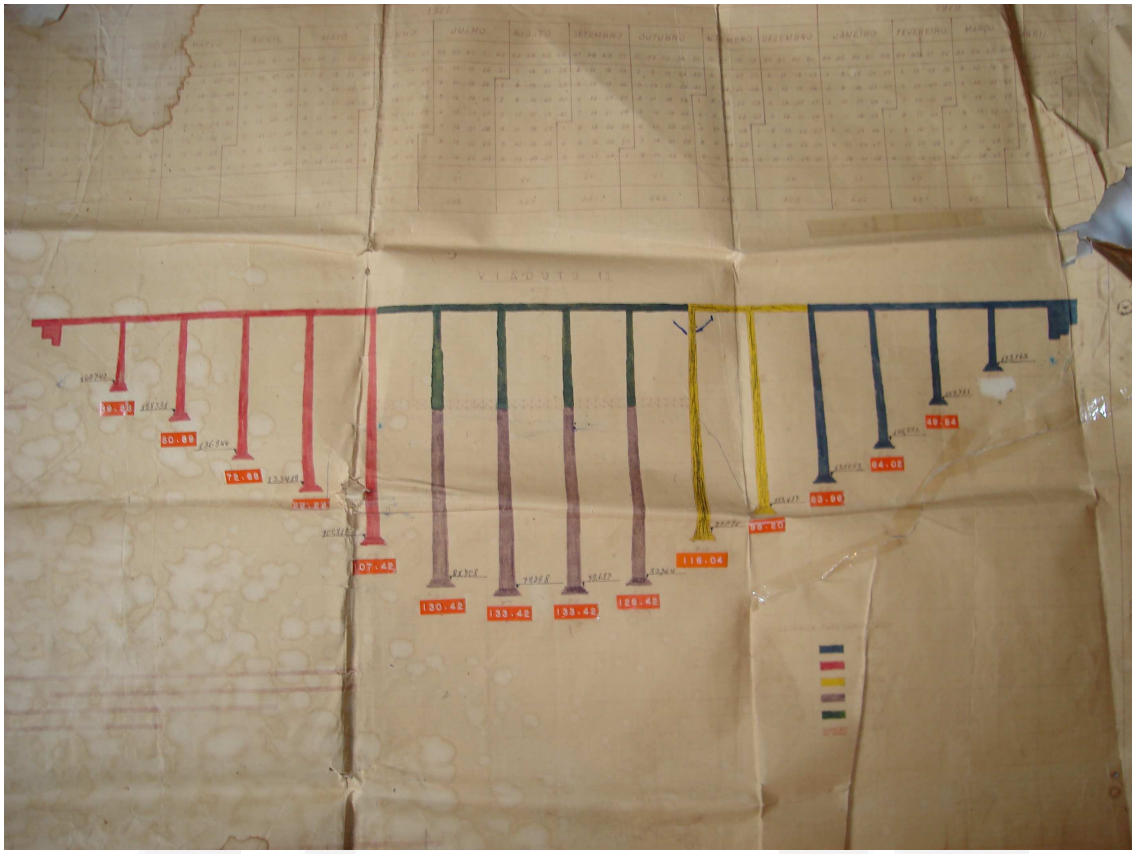
BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO P - Viaduto 13 (Foto B)

Fonte: SECCHI, Cristiane. **Fotografia do Viaduto 13, direção Passo Fundo- Roca Sales.** Vespasiano Correa, 02 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO Q - Parte da planta do Viaduto 13



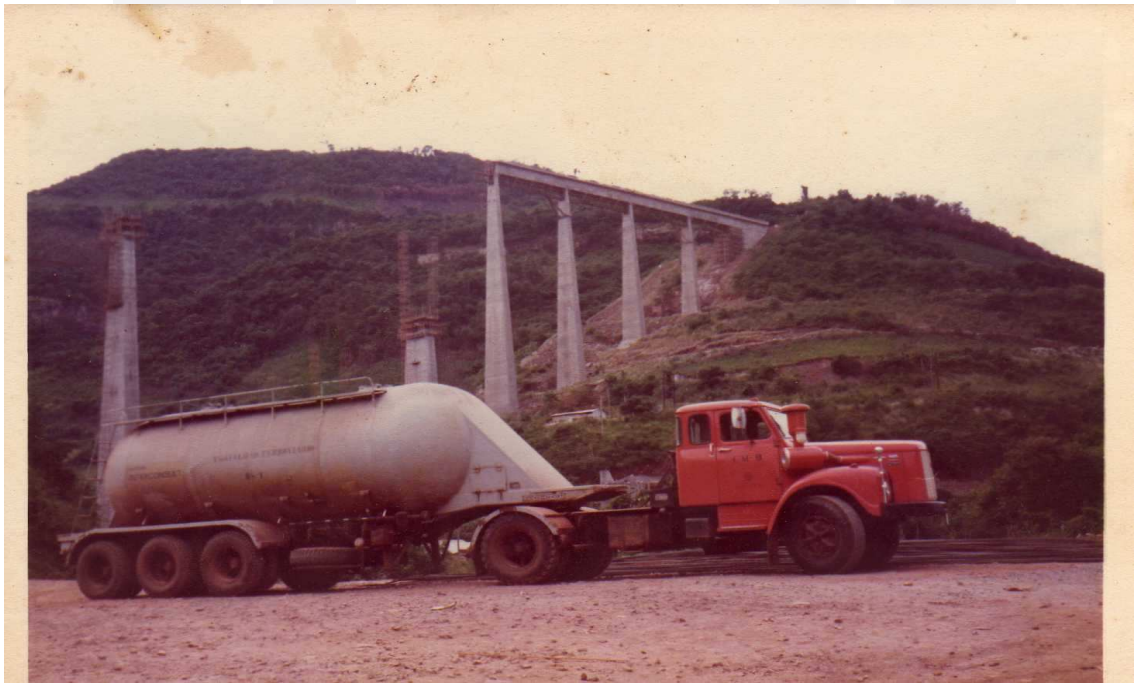
Obs.: As cores mostram as etapas de construção.

Fonte: ACERVO PARTICULAR DE L. G. **Parte da planta da obra do Viaduto 13.** Década de 70. Muçum/RS

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO R - Etapas da construção do Viaduto 13

Fonte: ACERVO PARTICULAR DE L. G. **Viaduto 13 em construção “a”**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 9 cm., Vespasiano Correa/RS.



Fonte: ACERVO PARTICULAR DE L. G. **Viaduto 13 em construção “b”**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 9 cm., Vespasiano Correa/RS.

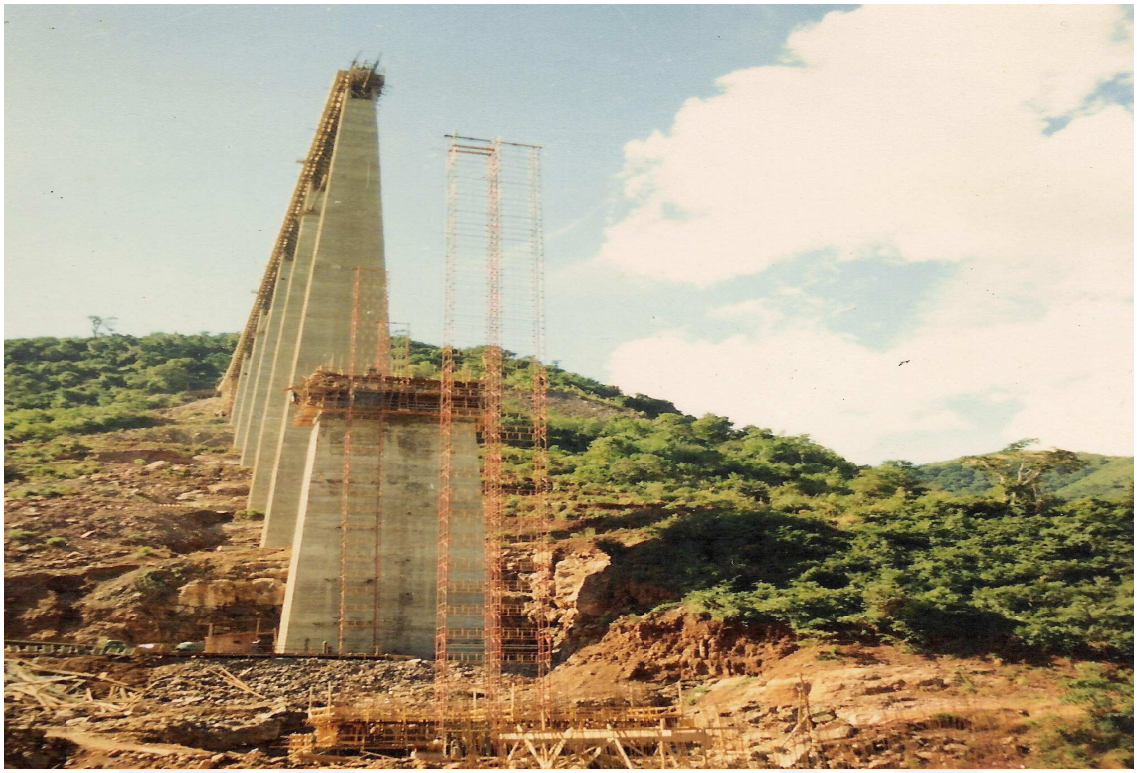
BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO S - Imagens da construção do Viaduto 13

Fonte: ACERVO PARTICULAR DE L. G. **Viaduto 13 em construção: construção de pilar de sustentação**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 10 cm. , Vespasiano Correa/RS.

Fonte: ACERVO PARTICULAR DE L. G. **Viaduto 13 em construção "c"**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 9 cm., Vespasiano Correa/RS.

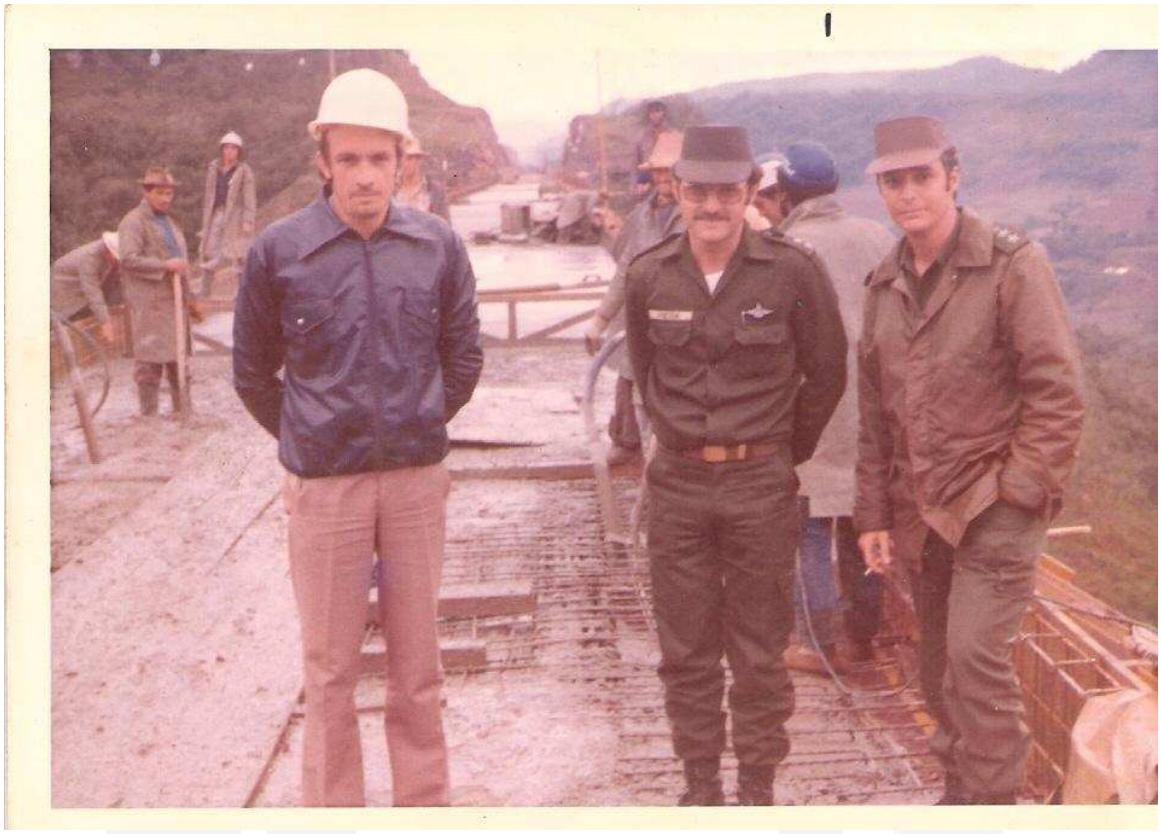
BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)



Fonte: ACERVO PARTICULAR DE L. G. **Viaduto 13 em construção “d”**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 10 cm., Vespasiano Correa/RS.

Fonte: ACERVO PARTICULAR DE L. G. **Viaduto 13 com sua estrutura pronta**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 9 cm., Vespasiano Correa/RS.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)



Fonte: ACERVO PARTICULAR DE L. G. **Trabalhadores civis e militares na construção do Viaduto 13 “a”**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x cm., Vespasiano Correa/RS.

Fonte: ACERVO PARTICULAR DE L. G. **Trabalhadores civis e militares na construção do Viaduto 13 “b”**. Década de 70. 1 fotografia, color., 15 cm x 7 cm., Vespasiano Correa/RS.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO T - Estações Ferroviárias

Fonte: SECCHI, Cristiane. **Estação Ferroviária de Roca Sales.** Roca Sales/RS, 26 agos. 2007. 1 fotografia, color., 13 cm x 10 cm. Acervo particular.

Fonte: SECCHI, Cristiane. **Estação Ferroviária de Dois Lajeados.** Dois Lajeados/RS, 01 nov.. 2007. 1 fotografia, color., 13 cm x 10 cm. Acervo particular.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO U - Pontes, túneis, aterros e viadutos

Fonte: SECCHI, Cristiane. **Ponte sobre o Rio Taquari no centro da cidade de Muçum.** Muçum/RS, 26 agos. 2007. 1 fotografia, color., 13 cm x 9 cm. Acervo particular.

Fonte: SECCHI, Cristiane. **Túnel falso que dá acesso ao Viaduto 13** (direção Passo Fundo- Roca Sales)**.** Muçum/RS, 02 nov. 2007. 1 fotografia, color., 13 cm x 9 cm. Acervo particular.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

Fonte: SECCHI, Cristiane. **Aterro de pedras da EF- 491.** Guaporé/RS, 01 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

Fonte: SECCHI, Cristiane. **Viaduto.** Dois Lajeados/RS, 02, nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 11 cm. Acervo particular.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO V - Imagem de trabalhadores na construção do Viaduto 13

Fonte: ACERVO PARTICULAR DE L. G. **Trabalhadores na construção do Viaduto 13**. Década de 1970. 1 fotografia, color., 14 cm x 20 cm., Vespasiano Correa/RS.

Fonte: ACERVO PARTICULAR DE L. G. **Trabalhadores na construção do Viaduto 13**. Década de 1970. 1 fotografia, color., 14 cm x 20 cm., Vespasiano Correa/RS.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO W - Brasão do 1° Batalhão Ferroviário esculpido na entrada de viaduto da Ferrovia do Trigo

Fonte: SECCHI, Cristiane**. Brasão do 1° Batalhão Ferroviário esculpido na entrada de viaduto. EF-491**, 02 nov. 2007. 1 fotografia, color., 15 cm x 12 cm. Acervo particular.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO X – Decreto n°. 473, de 10/03/92

Decreto nº 473, de 10/3/92
Dispõe sobre inclusão, no Programa Nacional de Desestatização - PND, da Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, da AGEF - Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S/A e da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S/A no DOU 11/3/92 p. 3.097

DECRETO Nº 473, DE 10 DE MARÇO DE 1992

Dispõe sobre inclusão, no Programa Nacional de Desestatização – PND, da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, da AGEF – Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. e da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA,** no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990,

DECRETA:

Art. 1º – Ficam incluídas no Programa Nacional de Desestatização – PND, para os fins da Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, as empresas:

I – Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA;

II – AGEF – Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A.; e

III – VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

Art. 2º – As ações representativas das participações acionárias da União e das entidades da Administração Pública Federal indireta nas sociedades referidas no artigo anterior deverão ser depositadas no Fundo Nacional de Desestatização, no prazo máximo de cinco dias, contados da data de publicação deste Decreto, nos termos do art. 10, da Lei nº 8.031, de 1990.

Art. 3º – Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 10 de março de 1992; 171º da Independência e 104º da República.

FERNANDO COLLOR
João Eduardo Cerdeira de Santana

Fonte: www.geipot.gov.br/download/**1992**/92-2-**decreto473**.doc

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO Y - Decreto n° 3 277, de 7/12/99

Decreto nº 3.277, de 7/12/99
Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA. Publicado no DOU de 8/12/99 p. 13

DECRETO Nº 3.277, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1999

Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A.-

RFFSA.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, da Constituição, e tendo em vista o disposto nos arts. 4º, inciso V, e 24, da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, e na Resolução nº 12, de 11 de novembro de 1999, do Conselho Nacional de Desestatização,

DECRETA:

Art. 1º Fica dissolvida a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, incluída no Programa Nacional de Desestatização pelo Decreto nº 473, de 10 de março de 1992.

Art. 2º A liquidação da RFFSA far-se-á de acordo com as disposições da Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990, conforme determina o art. 24 da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

Art. 3º A Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional convocará, no prazo de oito dias, contados da data de publicação deste Decreto, assembléia geral de acionistas, para os fins de:

I – nomear o liquidante, cuja escolha deverá recair em servidor efetivo da Administração Pública Federal direta, autárquica ou fundacional, indicado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, conforme disposto na alínea "a" do § 1º do art. 21 da Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990, remunerado pela Lei nº 8.154, de 28 de dezembro de 1990;

II – fixar o valor mensal do custeio do auxílio-moradia, de que trata o art. 5º deste Decreto;

III – declarar extintos os mandatos e cessada a investidura do Presidente, dos Diretores e dos membros dos Conselhos de Administração e Fiscal da sociedade, sem prejuízo da responsabilidade pelos respectivos atos de gestão e de fiscalização;

IV – nomear os membros do Conselho Fiscal que deverá funcionar durante a liquidação, dele fazendo parte um representante da Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda; e

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

V – fixar o prazo de, no máximo, cento e oitenta dias, no qual se efetuará a liquidação, podendo ser prorrogado, a critério do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, mediante proposta do liquidante;

§ 1º A convocação de que trata este artigo far-se-á com, pelo menos, oito dias de antecedência da assembléia, mediante publicação do edital no Diário Oficial da União e em jornal de grande circulação, editado na cidade em que estiver situada a sede da sociedade, contendo local, data, hora e a ordem do dia.

§ 2º O liquidante, sem prejuízo das demais obrigações, incumbir-se-á das providências relativas à fiscalização orçamentária e financeira da sociedade em liquidação, nos termos da Lei nº 6.223, de 14 de julho de 1975, alterada pela Lei nº 6.525, de 11 de abril de 1978.

§ 3º Para os efeitos do disposto no parágrafo anterior, o liquidante será assistido pela Secretaria de Controle Interno do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, podendo, ainda, mediante contrato e nos termos da legislação vigente, compor equipe para assessorá-lo no desempenho de suas atribuições, constituída de pessoas detentoras de conhecimento específico nas áreas jurídica, contábil, financeira, administrativa e de engenharia, cujos nomes deverão ser aprovados pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

§ 4º As despesas relacionadas com a liquidação da RFFSA correrão à conta da entidade liquidada.

Art. 4º Em todos os atos ou operações, o liquidante deverá usar a denominação social seguida das palavras “em liquidação”.

Art. 5º Fica estendido ao liquidante da RFFSA o benefício de que trata o Decreto nº 3.255, de 19 de novembro de 1999, a partir da data de sua investidura no cargo.

Art. 6º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 7 de dezembro de 1999; de 1999: 178º da Independência e 111º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Amaury Guilherme Bier
Eliseu Padilha
Milton Seligman
Martus Tavares

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)

ANEXO Z – Mapa da cobertura ferroviária da América Latina Logística S. A e Rede ferroviária do Rio Grande do Sul.

Fonte: http://www.all-logistica.com/port/malhasunidades/index.asp

Fonte: Jornal Informativo, 05 out. 2007, p.13.

BDU – Biblioteca Digital da UNIVATES (http://www.univates.br/bdu)