

Da ordem dos trilhos ao progresso contestado:

A urbanização do território de Erechim (RS) pela *Auxiliaire
des Chamins de Fer au Brésil* na Primeira República

CLARISSA DE MELO E LEMOS



Universidade de Brasília – UnB
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAU
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPG-FAU/UnB

CLARISSA DE MELO E LEMOS

Da ordem dos trilhos ao progresso contestado:
A urbanização do território de Erechim (RS) pela *Auxiliaire*
***des Chamins de Fer au Brésil* na Primeira República**

Orientador: Ricardo Trevisan
Área de Concentração: Teoria, História e Crítica
Linha de Pesquisa: Arquitetura, Cidade e Território

Brasília, 2025

CLARISSA DE MELO E LEMOS

Da ordem dos trilhos ao progresso contestado:

A urbanização do território de Erechim (RS) pela *Auxiliaire des Chamins de Fer au Brésil* na Primeira República

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Teoria, História e Crítica.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Trevisan

Brasília, 2025

Da ordem dos trilhos ao progresso contestado:

A urbanização do território de Erechim (RS) pela *Auxiliaire des Chamins de Fer au Brésil* na Primeira República

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

BANCA EXAMINADORA

_____ Profa. Dra. Inês Martina Lersch
Examinadora Externa da UFRGS

_____ Profa. Dra. Carolina Pescatori
FAU/UnB

RESUMO

Esta pesquisa analisa o impacto da Estrada de Ferro Santa Maria - Marcelino Ramos na urbanização e no ordenamento territorial do Alto Uruguai Gaúcho no início do século XX. A pesquisa investiga como a implantação dessa ferrovia, inspirada pelo ideal positivista de “Ordem e Progresso”, moldou a paisagem social e urbana da região, impulsionando a colonização e o desenvolvimento econômico, mas também gerando conflitos e impactos socioambientais. O estudo destaca a influência do positivismo e o papel da ferrovia como instrumento de integração e progresso, facilitando o transporte de produtos e bens, o que levou ao surgimento de povoados e cidades novas, como Erechim. Contudo, a ocupação territorial gerou expulsões de indígenas Kaingang e posseiros, gerando conflitos sociais em nome do progresso. A dissertação também questiona o conceito de progresso com base nas críticas de autores como Gilberto Dupas e Walter Benjamin, que destacam os paradoxos do desenvolvimento acelerado, como a exclusão social e os danos ambientais. A pesquisa adota uma abordagem qualitativa, utilizando revisão bibliográfica, registros históricos, visitas *in loco* e análise de dados. A dissertação é estruturada em três capítulos: o primeiro aborda os conceitos de “ordem” e “progresso” na Primeira República (1889-1930); o segundo analisa a influência da ferrovia no ordenamento da região; e o terceiro examina os impactos socioambientais e os conflitos gerados pela colonização. Ao destacar os benefícios e contradições do processo de urbanização, o estudo contribui, deste modo, para a compreensão da história urbana do Sul do país e da complexidade dos projetos de desenvolvimento e colonização da região do Alto Uruguai Gaúcho.

Palavras-chave: História do Urbanismo; Infraestrutura; Ferrovia; Cidades Novas; Erechim.

ABSTRACT

This research examines the impact of the Santa Maria - Marcelino Ramos Railway on the urbanization and territorial planning of Alto Uruguai Gaúcho at the beginning of the 20th Century. The research investigates how the implementation of this railroad, inspired by the positivist ideal of “Order and Progress”, shaped the social and urban landscape of the region, boosting colonization and economic development, but also generating conflicts and socio-environmental impacts. The study highlights the influence of positivism and the role of the railroad as an instrument of integration and progress, facilitating the transportation of products and goods, which led to the emergence of villages and new cities, such as Erechim. However, territorial occupation led to the expulsion of Kaingang indigenous people and squatters, generating social conflicts in the name of progress. The dissertation also questions the concept of progress based on criticism from authors such as Gilberto Dupas and Walter Benjamin, who highlight the paradoxes of accelerated development, such as social exclusion and environmental damage. The research adopts a qualitative approach, using a literature review, historical records, on-site visits and data analysis. The dissertation is structured in three chapters: the first deals with the concepts of “order” and “progress” in the First Republic (1889-1930); the second analyses the influence of the railroad on the planning of the region; and the third examines the socio-environmental impacts and conflicts generated by colonization. By highlighting the benefits and contradictions of the urbanization process, the study thus contributes to understanding the urban history of southern Brazil and the complexity of the development and colonization projects in the Alto Uruguai Gaúcho region.

Keywords: History of Urbanism; Infrastructure; Railroad; New Cities; Erechim.

LISTA DE SIGLAS

Alto Uruguai Gaúcho – AUG

Cidade Nova – CN

Diretoria de Terras e Colonização – DTC

Jewish Colonization Association – ICA

Luce, Rosa & Cia Ltda. - LRC

LISTA DE FIGURAS

- 18 Figura 1 - Mapa do encontro das estradas de ferro Santa Maria-Marcelino Ramos e São Paulo-Rio Grande.
- 20 Figura 2 - Malha ferroviária do Rio Grande do Sul em 1910.
- 30 Figura 3 - Plano urbanístico de Erechim, desenvolvido pela autora para o site “Atlas de Cidades Novas”.
- 31 Figura 4 - Estação Paiol Grande, em 1910.
- 34 Figura 5 - Plano urbanístico de Erechim (RS), 1914, do eng. Carlos Torres Gonçalves.
- 37 Figura 6 - Plano de Paris, de 1853-1870. Grandes eixos para modernizar a capital francesa.
- 38 Figura 7 - Planta urbanística de Belo Horizonte, 1895, do eng. Aarão Reis.
- 40 Figura 8 - Abertura de avenida em Belo Horizonte, 1915. Ordenamento do traçado urbano.
- 50 Figura 9 – “A Baroneza”, primeira locomotiva a trafegar no Brasil, de origem inglesa.
- 53 Figura 10 – Capa do Diário Popular, São Paulo, 16 de novembro de 1889.

- 56** Figura 11 – Planta da Colônia de Erechim e Terras Adjacentes produzida pela Secretaria de Obras Públicas do RS - SOP, 1910.
- 59** Figura 12 – Planta da Colônia de Erechim, produzida pela Secretaria de Obras Públicas do RS - SOP, 1913.
- 66** Figura 13 – Sede da Jewish Colonization Association na Fazenda Quatro Irmãos.
- 68** Figura 14 – Planta da Colônia de Phillipson (RS).
- 70** Figura 15 – Mapa da Colônia Quatro Irmãos.
- 73** Figura 16 – Baldeação em Mauá, RJ, sem data definida.
- 75** Figura 17 – Ponte sobre rio dos Sinos, entre São Leopoldo e Novo Hamburgo, 1912.
- 76** Figura 18 – Estação de São Leopoldo, início do século XX.
- 77** Figura 19 – Mapa esquemático da malha ferroviária do RS, em 1898.
- 81** Figura 20 – Mapa esquemático da malha ferroviária do RS, em 1910.
- 83** Figura 21 – Floresta de araucárias transformada em lavoura no RS, 1944.
- 88** Figura 22 – Planta esquemática da freguesia de Passo Fundo em 1853.
- 90** Figura 23 – Planta da freguesia de Passo Fundo em 1918.
- 91** Figura 24 – Estação Passo Fundo, 1926.
- 92** Figura 25 – Trecho ferroviário entre Passo Fundo e Marcelino Ramos.
- 94** Figura 26 – Limites territoriais de Sertão, s/d.
- 97** Figura 27 – Getúlio Vargas em 1912.
- 98** Figura 28 – Vista de Getúlio Vargas em 1916.
- 99** Figura 29 – Getúlio Vargas, então povoado de Erechim em 1918.

- 100** Figura 30 – Limites territoriais de Getúlio Vargas, s.d.
- 103** Figura 31 – Vista da estação de Capo-Erê, ao fundo, em 1910.
- 104** Figura 32 – Limites territoriais e divisão rural de Capo-Erê, s.d.
- 105** Figura 33 – Planta urbanística do povoado de Capo-Erê, s.d.
- 107** Figura 34 – Planta urbanística da Vila Baliza e loteamento rural, s.d.
- 108** Figura 35 – Estação de Baliza, em 1910.
- 109** Figura 36 – Planta urbanística da Vila Barro e loteamento rural, s.d.
- 110** Figura 37 – Estação de Barro (atual Gaurama), em 1936.
- 112** Figura 38 – Estação Férrea de Viadutos, s.d.
- 113** Figura 39 – Via principal em Viadutos – condições precárias, s.d.
- 116** Figura 40 – Marcelino Ramos em 1914: alguns poucos prédios, a estação ferroviária e a ponte.
- 117** Figura 41 – Vista de Marcelino Ramos em 1914.
- 118** Figura 42 – Confraternização de engenheiros e funcionários da ferrovia em Marcelino Ramos, em 1908.
- 125** Figura 43 – Publicação de Miguel Lemos e Teixeira Mendes: “Positivismo, Esboço de uma Pintura da Fundação da Religião da Humanidade”, de 1916.
- 128** Figura 44 – Primeiro governo republicano do Rio Grande do Sul.
- 131** Figura 45 – Fotografia do engenheiro Carlos Torres Gonçalves, 1892, projetista de Erechim Sul

SUMÁRIO

13	Prólogo
15	Introdução
28	Capítulo 1 – Ordem e Progresso: contexto e fundamentos
62	Capítulo 2 – Ordem: o espaço em regramento
121	Capítulo 3 – Progresso: impactos e conflitos
139	Considerações Finais
144	Referências Bibliográficas

Anexos

1. Material iconográfico
2. Fichas catalográficas

PRÓLOGO

Recorte literário do jornal *A Voz da Serra*, 1916 (anônimo).

São cinco horas. O comboio que é destinado a São Paulo, como infelizmente acontece com frequência, trás regular atraso, desaparecendo, portanto, a preocupação do embarque imediato. Volto a minha atenção para tudo que me cerca neste futuroso lugarejo [Marcelino Ramos], que é como que uma sentinela avançada do Rio Grande do Sul.

As manhãs aqui não tem a beleza que se nota na campanha, onde, uma hora antes de surgir o sol, já aparecem, lá muito longe, onde o céu parece colar-se à terra, os róseos clarões da aurora sorridente, iluminando progressivamente a linha do horizonte indefinido; aqui, às primeiras horas da manhã uma densa cerração, qual gigantesco manto, cobre carinhosamente a mata, o rio, as montanhas, tudo.

A vista tem, então, uma ação limitada, porém o ouvido goza imenso: os passarinhos pousados na ramagem verde da mata exuberante, cantam alegremente, com saudar o dia primaveril que se aproxima, essas cantigas inimitáveis dos amôres e dos sonhos, e lá em baixo o majestoso Uruguai, correndo celeremente no leito granilítico, que a natureza, em incessante trabalho de séculos, lhe cavou solícitamente, murmura queixas soluçantes, confundindo a sua voz monótona e triste com as vozes alegres e inúmeras do passaredo contente.

Depois, a bruma vai pouco a pouco vai se esvaindo, deixando ver através do espaço ainda não bem claro, o perfil gigantesco das árvores seculares; um pouco mais longe a linha disforme mas belíssima do cume das montanhas, sucedendo-se infinitamente até onde a vista não alcança, e as águas rumorosas do Uruguai, ainda há pouco invisíveis, imersas na bruma, recebem os primeiros raios do sol que se eleva no firmamento, cobrindo-se de um amarelo lindíssimo, côr de ouro, como se fosse um enorme topázio.

Enfim, o céu que há pouco era pardacento, triste, agora é azulado e alegre; elevam-se nos ares as primeiras fumaças dos fogões que se acendem, e já não se ouve o murmurar poético do rio, o gorjear do passaredo na mata próxima, os beijos do zéfiro acariciando o arvoredor verdejante, não; essas vozes da natureza, se bem que não emudeceram, não são, no entanto, agora, ouvidas, porque bem mais alto que elas fala a voz do homem, que acordou-se; fala o progresso, fala o trabalho, fala a luta pela vida, fala, sintetizando, o egoísmo humano, avançando sempre, fazendo conquistas, garantindo o futuro, eternizando a espécie.

As vozes do rio, dos passarinhos, da brisa, foram substituídas pelo ressoar do machado na mata virgem, pelo vai e vem do serrote fracionando os troncos, pelo martelar do zinco nas casas em construção, pelo silvar da locomotiva que parte ou manobra, pelo som estridente da corneta do destacamento da Brigada Militar que faz exercícios, pelo sincerro da tropa que chega carregada de erva-mate, e pelo soluçar dos remos da barca que demanda à margem oposta do rio, em busca de um viajero madrugador.

INTRODUÇÃO

L'amour pour principe, l'ordre pour base, et le progrès pour but; tel est, d'après ce long discours préliminaire, le caractère fondamental du régime définitif que le positivisme vient inaugurer!
Auguste Comte, *Système de politique positive*, 1851-1854 (destaque nosso).

'Tradução livre: “Com o amor como princípio, a ordem como base e o progresso como objetivo, é este o carácter fundamental do sistema definitivo que o positivismo acaba de inaugurar.”.

O lema “Ordem e Progresso”, estampado na Bandeira Nacional do Brasil, foi o mote encontrado por esta pesquisa para adentrar na história do processo de urbanização que acometeu o Alto Uruguai Gaúcho, no estado do Rio Grande do Sul (RS), nas primeiras décadas do século XX. Expressão ligada ao positivismo do francês Auguste Comte (1798-1857), uma corrente filosófica e sociológica que influenciou profundamente a formação da República no Brasil, especialmente no período da Primeira República (1889-1930), foi uma adaptação realizada pelo político Ruy Barbosa de Oliveira (1849-1923) para refletir uma nova Era que surgia no país após a Proclamação da República em 15 de novembro de 1889. Após 4 séculos de domínio português, fazia-se necessário atribuir novas bases à sociedade que nascia; uma sociedade que fosse mais justa, progressista e bem-organizada, fundamentada na racionalidade e na ciência, que seriam, segundo princípios positivistas, os meios para o desenvolvimento social e político.

Comte, a partir das descobertas iluministas, dos avanços tecnológicos da Revolução Industrial, da valorização das ciências, acreditava que a sociedade deveria ser organizada de maneira racional e científica, em um processo que envolvesse a busca por ordem (estabilidade

social) e progresso (avancando no desenvolvimento humano e científico). De certo modo, em território nacional, tal ideologia impregnou pensadores, políticos, representantes da alta sociedade brasileira em fins do século XIX e início do século seguinte. Foi propício para afastar o país das memórias seculares sob domínio de uma monarquia (portuguesa) e se consolidar como uma nação republicana, com um novo modelo de organização política e social. Para isso, era necessário criar uma ordem, no sentido de dar estabilidade social frente a crises e disputas político-econômicas, assim como ter um controle social (hierarquia social bem definida) após o fim da escravidão e processos de imigração e de branqueamento da sociedade.

Quanto ao progresso, via-se por parte dos governantes e das elites a premissa de modernizar e desenvolver o país, adotando as ideias e as práticas do capitalismo industrial, da ciência e da tecnologia que estavam em ascensão nos países centrais desde o século XVIII. Avanços que deveriam abranger desde aspectos relacionados à economia, à produção até alterações nas bases educacionais, científicas e sociais (condições de vida).

A “Ordem e Progresso” de nossa bandeira refletia, portanto, um compromisso com as ideias de estabilidade e avanço, características do pensamento positivista que orientaram as reformas sociais e políticas da Primeira República. Mas, de que modo, pode-se identificar estes preceitos na história brasileira daquele período? Há experiências postas em prática em que a ordem e progresso são possíveis de serem apreendidos? De que forma tal “ordem” e tal “progresso” foram assimilados e materializados? Quais as consequências?

No intuito de responder a tais questões, a presente pesquisa traz à baila o processo de urbanização do território de Erechim, município gaúcho, a partir dos empreendimentos da companhia belga *Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, empresa subsidiária criada pela *Société Générale pour Favoriser l'Industrie Nationale*, responsável pela implementação de uma ferrovia e suas estações após 1893. Reconhecendo a relevância do meio de transporte férreo para o surgimento e desenvolvimento de núcleos urbanos na história do país, o processo de colonização e urbanização da região norte do estado do Rio Grande do Sul (RS), popularmente chamada de Alto Uruguai Gaúcho, pode ser compreendido pela história da Estrada de Ferro Santa Maria -

Marcelino Ramos, que partia de Passo Fundo até se conectar à Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (**Fig. 1**). O intuito, com este enfoque, é obter um maior entendimento sobre as formações espaciais e arranjos sociais impulsionados por esta ferrovia e suas novas estações ferroviárias nas primeiras duas décadas do século XX.

O entendimento sobre tais infraestruturas territoriais – ferrovias –, implantadas para subsidiar a exploração agrícola e favorecer a condução de imigrantes estrangeiros para o interior do país na segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX, leva-nos ao encontro de dezenas de cidades fundadas ao longo destas franjas. Foi assim no interior do estado de São Paulo, norte do Paraná, pelo Triângulo Mineiro e sul goiano, leste de Mato Grosso do Sul etc. (Monbeig, 1984; Trevisan, 1998; Rego, 2009).

A partir de estudos com base em documentos históricos, conteúdos bibliográficos, interpretação de imagens e visitas *in loco*, buscou-se alcançar a contextualização necessária para apontar e compreender a presença de cidades e povoados criados no perímetro do trecho ferroviário em questão. Teriam de fato estas cidades sido originadas por tal meio de transporte? Como este processo se deu? Em que contexto se encontrava o Brasil e o próprio Rio Grande do Sul à época? Quais foram os agentes estatais e atores privados envolvidos? Questões para as quais esta pesquisa engendrou percursos a responderem-nas.

A partir de estudos com base em documentos históricos, conteúdos bibliográficos e iconográficos, visitas *in loco*, buscou-se alcançar a contextualização necessária para apontar e compreender a presença de cidades e povoados criados no perímetro do trecho ferroviário em questão. Teriam de fato estas cidades sido originadas por tal meio de transporte? Como este processo se deu? Em que contexto se encontrava o Brasil e o próprio Rio Grande do Sul à época? Quais foram os agentes estatais e atores privados envolvidos? Questões para as quais esta pesquisa engendrou percursos a responderem-nas.

Tendo as estradas de ferro sido um elemento decisivo na estruturação da ocupação e colonização do Alto Uruguai Gaúcho (AUG), a pesquisa analisou a relação entre os trabalhos da companhia belga *Auxiliaire des Chamins de Fer au Brésil*, responsável por construir estações

pág. 18

Fig. 1 – Mapa do encontro das estradas de ferro Santa Maria-Marcelino Ramos e São Paulo-Rio Grande. Fonte: História de Marcelino Ramos (01 out 2021).

²Entende-se como um caso da tipologia urbanística “Cidades Novas” aqueles núcleos urbanos: 1) empreendidos pelo desejo do poder público e/ou da iniciativa privada e concretizado em ações específicas; 2) que buscam atender, ao menos de início, a uma ou mais funções dominantes; 3) implantados num sítio previamente escolhido; 4) a partir de um projeto urbanístico; 5) elaborados e/ou desenvolvidos por agente definido – eventualmente profissional habilitado; e 6) em um limite temporal determinado, implicando inclusive um momento de fundação razoavelmente preciso (Trevisan, 2020).

ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE

Construção de 1889 - 1910
Total 1403 Km



Trecho de Porto União-SC ao Rio Uruguai, construído pela Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e concluído em dezembro de 1910.

Trecho de Passo Fundo ao Rio Uruguai, construído pela Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil e concluído em dezembro de 1910.

férreas e trilhos no Rio Grande do Sul, e o surgimento de povoados e cidades em sua extensão – cidades novas² criadas e fundadas para darem suporte a tal processo.

Em 1872, após findar-se a Guerra do Paraguai, ocorre a percepção da necessidade de ocupar e proteger militarmente a região fronteira meridional, aquela com Paraguai, Argentina e Uruguai, que à época, encontrava-se suscetível à contrabandos e eventuais ataques militares. É nesse contexto que o engenheiro José Ewbank da Câmara (1843-1890) apresenta ao governo imperial o “Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul” (Dossiê de Tombamento do Jaguarão, 2010, p. 63). O projeto propunha a criação de linhas-tronco em sentido Norte-Sul e Leste-Oeste, com cruzamentos em pontos estrategicamente definidos, de modo a articular toda a província sul-grandense.

A espinha dorsal da rede de vias férreas seria a linha que cruzava o estado, ligando a capital Porto Alegre ao ponto a extremo oeste (Uruguaiana) (**Fig. 2**). Estava prevista, ademais, a linha de articulação entre São Paulo (Itararé) e o Rio Grande do Sul (Santa Maria), atravessando Santa Catarina e Paraná.

Pelo fato de seguir um plano prévio, as obras puderam ser contratadas por empreitadas parciais, e vários trechos das linhas foram executados ao mesmo tempo e por empresas diferentes, que obtinham a concessão para a construção e administração de parte da malha. A concessão para a construção da primeira seção da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana foi dada em 1883, sendo estendida até Santa Maria em 1885, e em 1893 essa linha foi arrendada à empresa belga *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*. Em 1894 foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Santa Maria-Marcelino Ramos, entre Santa Maria e Cruz Alta, (...) posteriormente prolongada até atingir São Paulo, dando origem à Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. (Dossiê de Tombamento do Jaguarão, 2010, p. 63).

O engenheiro ferroviário João Teixeira Soares (1848-1927) recebeu, através de um Decreto do governo imperial no ano de 1889, a permissão para a construção da Estrada de Ferro

pág. 20

Fig. 2 – Malha ferroviária do Rio Grande do Sul em 1910.

Fonte: IPHAE, 2002.



São Paulo - Rio Grande que, partindo das margens do rio Itararé, situado no limite entre São Paulo e Paraná, deveria chegar até o município de Santa Maria, no Rio Grande do Sul. Assim, tem-se início a construção do trecho Santa Maria-Marcelino Ramos. Em 1893, o governo republicano promove uma concorrência pública para o arrendamento das estradas de ferro, tendo como empresa vencedora a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* (Finger, 2009). Na década de 1910, sincronicamente com diversos outros ramais, a empresa concluiu o prolongamento da Estrada de Ferro Santa Maria-Marcelino Ramos, que partia do município de Passo Fundo.

A primeira década do século XX é marcada, pois, pelo latente progresso oriundo da colonização da região do Alto Uruguai Gaúcho. Esta ação foi amplamente incentivada pelo Partido Republicano Riograndense (PRR), promovida pelas empresas privadas *Jewish Colonization Association* e Colonizadora Luce, Rosa & Companhia Ltda., sendo viabilizada pela implantação das linhas férreas. Neste cenário, é necessário pontuar que o território era originariamente ocupado por indígenas da tribo Kaingang e posseiros, que com a ação colonizadora e o almejo pela valorização das terras devolutas no período pós Proclamação da República, foram gradativamente expulsos de suas terras, cedendo áreas para a ocupação dirigida.

Enquanto a região ganhava corpo (colonos, propriedades rurais, serviços e comércio, pequenas indústrias etc.) e novas estações eram instaladas, foi oficialmente implantada a Colônia de Erechim em 1909. A necessidade urgente de uma sede para a Colônia faz com que o engenheiro agrimensor Severino de Souza (ignoto-ignoto) demarcasse o local sem estudos prévios – hoje, nele, situa-se o município de Getúlio Vargas. O local era distante da estação ferroviária (localizava-se no quilômetro 110 do percurso da ferrovia) e não garantia possibilidade de expansão. Por este motivo, poucos anos depois, foi realizado um novo estudo por parte da Comissão de Terras da província para a redefinição da sede.

Entre 1909 e 1911 são implantadas sete novas estações de trem no trecho abrangido por esta pesquisa: Erebangó, Capo-Erê, Gaurama, Sertão, Viadutos, Coxilha e Paiol Grande, sendo esta última, decisiva para a definição do local para a nova sede da Colônia de Erechim, em 1913.

Além da proximidade em relação à parada do trem, a nova localidade era numa região central e alta, e sua topografia configurava um platô – sítio propício para implantação de uma cidade. O desenho urbano da cidade ficou a cargo da Comissão de Terras, chefiada pelo engenheiro Carlos Torres Gonçalves (1875-1974). A cidade nova de Erechim é, então, fundada em 1918 (Giaretta, 2008).

As demais estações férreas da seção em pauta foram marcos transformadores de cada local onde estavam situadas. Atraindo novos moradores pelos diversos pontos positivos que a proximidade com a paragem proporcionava, como o escoamento de produtos e o fácil acesso aos bens de consumo (Finger, 2013), cada estação foi responsável por gerar um povoado ou uma cidade de caráter espontâneo ou planejado, contribuindo assim, para o rápido progresso da colonização e ocupação da região do Alto Uruguai Gaúcho.

É nestes recortes espacial e temporal que o presente trabalho se insere, com o objetivo principal de analisar o impacto da Estrada de Ferro Santa Maria - Marcelino Ramos no ordenamento territorial e no progresso regional, especialmente no processo de colonização e urbanização no Alto Uruguai Gaúcho, destacando os conflitos sociais gerados e as transformações em sua paisagem. Tal dinâmica socioespacial fez parte de movimentos migratórios e colonizadores dirigidos pelo Estado após a Proclamação da República, tendo na estrada de ferro o principal canal para o surgimento de povoados na região norte do Rio Grande do Sul.

Visando a alcançar tal objetivo geral, objetivos específicos foram traçados e executados durante os dois anos de pesquisa, a saber:

- __ contextualização da necessidade de ocupação da região, apreendendo as políticas públicas que levaram aos projetos de ocupação e colonização;
- __ mapeamento da empresa belga *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, sua atuação em território nacional e influência sobre o processo de colonização do Rio Grande do Sul;

__identificação do impacto do ordenamento territorial e a ação do progresso na organização sociocultural preexistente; e

__caracterização dos núcleos urbanos de Erebangó, Capo-Erê, Gaurama, Sertão, Viadutos, Coxilha, Paiol Grande e Erechim, analisando os dados urbanísticos de cada núcleo a partir da criação de sua estação ferroviária.

A partir deste quadro, o estudo mostra, então, sua relevância no auxílio da construção de uma narrativa clara e subsidiária acerca do processo de urbanização no Sul do país, possibilitando ao final, uma contribuição com material científico para os demais interessados pela área de pesquisa do Urbanismo, teoria e história. Ademais, com o aprofundamento das erudições sobre a cidade nova de Erechim, corrobora-se com informações adicionais para os *sites* “Atlas de Cidades Novas”, sob coordenação do professor Dr. Ricardo Trevisan, e “Cronologia do Pensamento Urbanístico” (UFBA, UFRJ, UnB, UFMG, Unicamp, UNEB, UFRGS e USP).

Para tanto, adotou-se uma metodologia de caráter investigativo, descritivo, analítico, bibliográfico e iconográfico. A etapa de *Revisão Bibliográfica* baseou-se na pesquisa e leitura de publicações, livros, dissertações e teses acerca do tema estudado. Aqui foram abordados conteúdos sobre o fenômeno de imigração europeia no Brasil entre os séculos XIX e XX, o cenário sociopolítico brasileiro pós-Proclamação da República e as políticas públicas adotadas na época, o modo de organização e ocupação dos povos originários da região norte do Rio Grande do Sul e o processo de abertura da malha ferroviária no estado em tela, bem com conteúdos relacionados à história das cidades e núcleos selecionados como estudo de caso, abrangendo inclusive materiais que permitiram conceituar Erechim como uma “Cidade Nova”. Os principais títulos e autores consultados serão expostos ao longo do texto e no tópico de Referências Bibliográficas deste documento.

Consistindo-se o esforço do trabalho histórico em reencontrar a organização natural dos fatos (Veyne, 1998), a etapa de *Levantamento de Registros Históricos* direcionou esforços na obtenção de dados a partir da pesquisa em campo, por acervos pessoais, bibliotecas municipais,

arquivos públicos (municipais e estaduais) e arquivos históricos das prefeituras dos núcleos urbanos estudados.

Neste sentido, realizou-se em julho de 2023 uma viagem aos municípios e povoados de Passo Fundo, Coxilha, Sertão, Getúlio Vargas e Estação, Capó-Êrê, Erebangó, Erechim, Baliza, Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos. Foram visitadas as prefeituras de cada município, o Arquivo Histórico Municipal Juárez Miguel Illa Font, em Erechim, e o Arquivo Histórico Regional, em Passo Fundo. Com tal incursão foram analisadas as diversas documentações referentes aos projetos arquitetônicos e urbanos, abrangendo memoriais descritivos, mapas, croquis, fotografias e demais registros históricos relevantes para a conceituação e caracterização dos espaços gerados a partir dos trilhos do trem no recorte estudado. Ainda foram obtidos materiais historiográficos relativos à atuação da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* nas primeiras décadas do século XX, permitindo apreender os desdobramentos do processo de abertura da malha ferroviária e prolongamento da Estrada de Ferro no desenvolvimento da colonização do norte riograndense.

De acordo com o ensaio *Studies in Iconology*, publicado por Erwin Panofsky em 1939, a interpretação iconológica volta-se para o significado intrínseco e proporciona à imagem o poder de fornecer evidências úteis e indispensáveis acerca de períodos, nações, classes, religiões e filosofias (*apud* Burke, 2017). Assim sendo, o método de *Levantamento Iconográfico* possibilitou assimilar o papel do material imagético como fonte suplementar na contextualização do período apreendido por esta pesquisa, estimulando a percepção do “espírito” dos acontecimentos abordados. Os levantamentos realizados – bibliográfico, fontes primárias e iconográfico – partiram, portanto, do conjunto de textos, materiais e imagens que integram os inúmeros documentos e registros relevantes para esta Dissertação.

Já a *Sistematização de Dados* foi o ato de, no decorrer do desenvolvimento da pesquisa, organizar e tratar analiticamente os dados obtidos nos levantamentos, abrangendo a síntese do material textual durante a Revisão Bibliográfica, a identificação e a classificação dos conjuntos obtidos com os Registros Históricos e Iconográficos. Com ele foi possível, assim, organizar as

informações coletadas, analisá-las e arranjá-las de modo a criar uma trama de acontecimentos históricos capaz de reconstituir – mesmo que parcialmente – a trajetória do processo de ordenamento e progresso a partir da imigração e abertura da malha viária no Sul do Brasil. Neste sentido, fichas catalográficas de cada núcleo urbano levantado apresenta-se como anexo ao final desta Dissertação.

Em paralelo, como aporte teórico de aproximação ao nosso objeto de estudo, dois conceitos foram fundamentais e demandaram aprofundamento sobre sua conceituação: a ideia de “ordem” e de “progresso”. Em relação ao primeiro conceito, mesmo que não diretamente relacionado ao ordenamento social pleiteado pelo lema da Bandeira Nacional, esta pesquisa apropriou-se dele no entendimento de ordenamento espacial. A ordem aplicada a partir da infraestruturação do território pelas ferrovias, de fato, marcaram um *modus operandi* estatal, com atuação direta de empresas privadas, no controle e regramento da ocupação de regiões do país. Neste sentido, em “A Natureza do Espaço” (1997), o geógrafo Milton Santos caracteriza a formação espacial como um processo histórico. Distante de mero palco de acontecimentos, o espaço é um conjunto indissociável formado por objetos geográficos, naturais e sociais e pela própria sociedade em movimento e suas técnicas. Com isso, será possível a partir da “ordem” analisar como o espaço do Alto Uruguai Gaúcho foi tomado e rearranjado nas primeiras décadas do século XX pela passagem dos trilhos de trem.

Já o conceito “progresso” é somado a este estudo como lente de observação complementar à primeira. Faz-se isso devido à complexidade das transformações espaciais ocorridas e dos ideais em voga no período. Para isso, diferentes concepções sobre este termo foram tomadas como aquelas formuladas por Gilberto Dupas, Walter Benjamin e Michael Foucault. Por exemplo, em “O Mito do Progresso” (2007), Dupas estabelece o paradoxo entre a promessa de melhores condições de vida – presente no discurso de empresas privadas que visavam a obter vantagens junto ao Estado – e os possíveis danos de natureza socioambiental:

[a] capacidade de produzir mais e melhor não cessa de crescer e é assumida pelo discurso hegemônico como sinônimo do progresso trazido pela globalização. Mas esse progresso, discurso dominante das elites globais, traz

também consigo exclusão, concentração de renda, subdesenvolvimento e graves danos ambientais, agredindo e restringindo direitos humanos essenciais. (Dupas, 2007, p. 73)

Já Walter Benjamin descreve o “progresso” como um princípio negativo e destrutivo, estabelecendo em sua nona tese uma comparação entre o termo e o quadro *Angelus Novus*, de Paul Klee.

Há um quadro de Klee que se chama *Angelus Novus*. Representa um anjo que parece querer afastar-se de algo que ele encara fixamente. Seus olhos estão escancarados, sua boca dilatada, suas asas abertas. O anjo da história deve ter esse aspecto. Seu rosto está dirigido para o passado. Onde nós vemos uma cadeia de acontecimentos, ele vê uma catástrofe única, que acumula incansavelmente ruína sobre ruína e as dispersa a nossos pés. Ele gostaria de deter-se para acordar os mortos e juntar os fragmentos. Mas uma tempestade sopra do paraíso e prende-se em suas asas com tanta força que ele não pode mais fechá-las. Essa tempestade o impele irresistivelmente para o futuro, ao qual ele vira as costas, enquanto o amontoado de ruínas cresce até o céu. Essa tempestade é o que chamamos progresso. (Benjamin, 1994, p. 226)

Para ampliar a compreensão de progresso, especialmente no sentido de poder estabelecido, a pesquisa buscou fundamentos em obras foucaultianas. De acordo com Michael Foucault (2007), o poder não possui um titular: ele é capaz de circular e ser exercido sobre quem quer que apresente resistência. Nesta pesquisa, a ação do poder é observada tanto nas políticas do Estado, que visam criar uma nova história sobre o território delimitado (apagando marcas das preexistências locais), quanto no próprio ato de resistência, luta e afirmação que parte dos povos originários apresentaram e que a historiografia oficial não publiciza.

Com intuito de desenvolver um trabalho historiográfico coerente, este estudo dialogou com as análises de historiadores como Bernard Lepetit, Paul Veyne e Maria Cristina Leme. Em sua obra “Por Uma Nova História Urbana” (2001), Lepetit defende que a historiografia deve abarcar as diferentes percepções e usos por parte daqueles que habitam as cidades (o território),

uma vez que o espaço urbano é vivenciado por diversos personagens, que são influenciados por interpretações e fatores desiguais. Mais do que um conceito de análise, a cidade aparece como uma “categoria da prática social” (Lepetit, 2001, p. 140). Em acréscimo, voltou-se à noção de “trama”, proposta por Paul Veyne (1998), a qual consiste em narrar histórias que são sempre múltiplas, haja vista que os fatos não existem de forma isolada. Veyne justifica que: “(...) nenhum historiador descreve a totalidade deste campo, pois um caminho deve ser escolhido e não pode passar por toda parte, nenhum destes caminhos é verdadeiro ou é a história” (Veyne, 1998, p. 30).

De modo a auxiliar o recorte temporal, recorreu-se à apreensão dos estudos da arquiteta e urbanista Maria Cristina da Silva Leme, no livro “Urbanismo no Brasil: 1895-1965” (1999). Nele, a autora discorre sobre os três períodos do urbanismo brasileiro. Particularmente, o primeiro período (1895-1930) contempla o recorte temporal desta pesquisa e descreve as intervenções urbanísticas com embasamento científico que visavam os “melhoramentos” (ordenamento) e a disseminação da ideologia positivista por meio do planejamento urbano.

Estruturalmente, a Dissertação é composta por três capítulos, além desta Introdução e das Considerações Finais. O primeiro capítulo, de caráter mais teórico-conceitual traz o entendimento sobre os conceitos de “ordem” e “progresso” a partir do contexto histórico da Primeira República. O segundo capítulo “Ordem: o espaço em regramento” traz a conformação da região do Alto Uruguai Gaúcho a partir da ferrovia e dos processos de urbanização do território pelos assentamentos espontâneos e/ou planejados. Por fim, o terceiro capítulo “Progresso: impactos e conflitos” aborda as transformações da paisagem com pela urbanização e as consequências socioambientais causadas por tal processo de ocupação e colonização.

CAPÍTULO 1

ORDEM E PROGRESSO:

CONTEXTO E FUNDAMENTOS

O ponto de partida desta pesquisa encontra seu objeto na cidade de Erechim (RS). Cidade esta que já foi amplamente abordada na literatura e na academia, em diversas áreas, como no Planejamento Urbano e Regional, por Ivana Karine Aver em “Erechim, processo e projeto: Relações estruturais entre traçado viário e desenvolvimento urbano” (2008); na Arquitetura, por Melissa Mattos com “Ecos da modernidade no Alto Uruguai gaúcho: o caso de Erechim” (2020); na Geografia, por Karla Funfgelt em “História da paisagem e evolução urbana da cidade de Erechim - RS” (2004); e na História, por Alice Schmidt com “Erechim: cidade construída para imigrantes: poder simbólico na conquista do espaço urbano” (2009). Neste trabalho, o estudo desta cidade será a peça-chave para posicionar e compreender, mais vastamente, a formação de uma microrregião (atrelada a uma linha férrea) e sua ligação com o restante de um país em desenvolvimento. Assim, como *start* desta pesquisa, propõe-se a leitura da cidade sob um novo olhar: Erechim como uma “cidade nova”. Mas o que caracteriza, portanto, essa tipologia urbanística?

É certo que qualquer cidade – planejada ou não – um dia fora nova em relação ao tempo de sua existência. Mas o conceito de “cidade nova” ora posto refere-se não ao tempo e sim às características específicas de um tipo urbanístico que se contrapõe às cidades espontâneas. Esta tipologia define-se por “núcleos urbanos criados pelo desejo do poder público ou da iniciativa privada, com uma função dominante, num sítio pré-determinado, tendo projeto desenhado por profissional e com tempo de elaboração e fundação relativamente precisos” (Trevisan, 2020, p. 1).

Tendo como base o trabalho de Ricardo Trevisan, esta pesquisa intende decompor as partes da formação de Erechim pelos seis atributos característicos de uma cidade nova (desejo, função, sítio, profissional, projeto e tempo), elucidando concomitantemente as condicionantes e respectiva(s) história(s). A definição funcional proposta por Trevisan é uma “conceituação particular construída para auxiliar a compreensão e a leitura das CNs (...) em trabalhos futuros” (Trevisan, 2020, p. 94), sendo aqui guia para o percurso deste estudo. Destarte, coloca-se em pauta três importantes pontos: a dinâmica entre a cidade nova e tecidos urbanos existentes, a escala e o poder-público.

À época da elaboração do projeto da sede da Colônia de Erechim (**Fig. 3**), o núcleo urbano (então Boa Vista) já se encontrava habitado. Nos primórdios, o sítio era majoritariamente ocupado por indígenas da etnia Kaingang e outros grupos. Mais tarde, já entre 1913 e 1915 a região possuía, próximo à estação férrea, 41 casas que abrigavam 245 moradores. O avançado estágio de ocupação desordenada e a necessidade de abrigar os imigrantes recém-chegados demandavam urgência na elaboração de um plano para estabelecer uma sede planejada.

Com a inauguração da estação de Paiol Grande, em 1910, pela *Cie. Auxiliaire*, iniciou-se o processo de ocupação ordenada daquela região. Segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul (IPHAE), a primeira construção planejada de Paiol Grande foi a estação férrea (**Fig. 4**), seguida pela primeira habitação residencial, que pertencia a um funcionário da companhia belga.

Ainda de acordo com o IPHAE, “a localidade do atual município de Erechim chamava-se Paiol Grande, caracterizando-se como um pequeno povoado que foi crescendo com a chegada dos trilhos e a inauguração da estação ferroviária em 1910” (IPHAE, 2002, p. 115). O povoado prosperou por ter se tornado um polo atrativo aos imigrantes, fato consolidado pelo potencial de produção madeireira daquela região e pela estação férrea, que facilitava o transporte de pessoas e bens de consumo. Sobre este processo, o IPHAE pontua que:

A ferrovia barateou os fretes da produção local; a região teve então um desenvolvimento acentuado, sendo que Paiol Grande foi consolidando-se

pág. 30

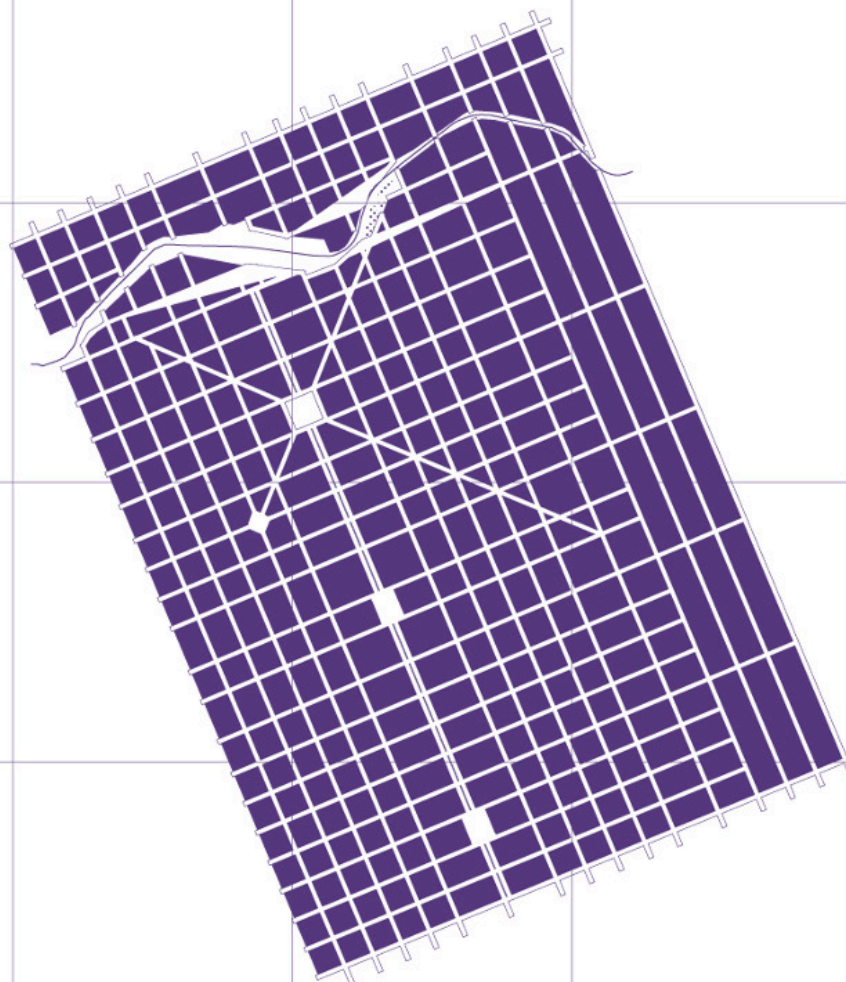
Fig. 3 – Plano urbanístico de Erechim, desenvolvido pela autora para o *site* “Atlas de Cidades Novas”.

Fonte: Autora, 2021.

pág. 31

Fig. 4 – Estação Paiol Grande, em 1910.

Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juarez Miguel Illa Font (Erechim).



1km

1km

Erechim, RS
ESCALA 1:50.000



como importante centro regional. Surgiram indústrias ligadas à extração de erva-mate e madeiras, com várias serrarias e depósitos de madeira ao longo da ferrovia. (IPHAE, 2002, p. 69).

Em 1912, a sede da Colônia de Erechim transfere-se de Getúlio Vargas para Paiol Grande, por determinação da Diretoria de Terras do Estado do Rio Grande do Sul. Carlos Torres Gonçalves, o profissional responsável pelo projeto elaborou o desenho da nova sede em uma área de 589 hectares, a ser dividida em 2.500 lotes, com capacidade para abrigar 15 mil moradores (Aver, 2008). Dentro do entendimento de Trevisan, para que se configure uma “cidade nova”, a transformação do espaço deve ocorrer a partir de um projeto urbanístico de conjunto. Nesse sentido,

Necessariamente, o isolamento de um núcleo urbano em um determinado território gera nele uma urbanidade. Para tal urbanidade, uma cidade deve apresentar, no mínimo, dois aspectos: possuir uma aglomeração de construções e revelar certos tratados sociais e atividades de relação. Essa urbanidade será responsável por permitir funções de troca, de confrontação e de encontros coletivos, dados num determinado espaço e suportados por uma estrutura equipada para armazenar e transmitir os bens materiais e culturais. No caso das CNs, essa urbanidade é artificial e intencionalmente colocada no momento de sua fundação para que possa atender à população recém-alojada e iniciar um processo de desenvolvimento próprio. Desse modo, todas as CNs [**incluindo Erechim**], independentemente do número de habitantes e da dimensão física, devem apresentar, ao nascer, um espaço urbanizado que forneça condições necessárias às relações sociais e à interação socioambiental. (Trevisan, 2020, p. 97, acréscimo da autora).

Assim, Erechim enquadra-se como cidade nova por, além de preencher os requisitos quantitativos de população e escala, promover um novo caráter à área urbanizada. A formação espontânea dá espaço à malha racional, reflexo de um pensamento que entende o fazer cidade como uma ciência. Carregado de ideais positivistas, o plano para a nova sede é constituído por um rígido traçado, marcado pelo desejo estatal de sanear, ordenar e fazer progredir aquele território.

O engenheiro Carlos Torres Gonçalves³ propõe para a nova sede da Colônia de Erechim um desenho em malha em trama ortogonal, seguindo a legislação de Borges de Medeiros, de 1899, “que regulamentava a organização das colônias do Estado (...). O Decreto descreve, em seus artigos, as linhas básicas para a criação de novos núcleos a serem colonizados.” (Funfgelt, 2004, p. 17), como descrito a seguir:

Art. 4º - Em cada núcleo, preferindo-se parte mais central ou a que ficar próxima de rios navegáveis ou de vias férreas e sempre onde haja abundância de água e se verifiquem condições de salubridade, se reservará uma seção de 300 hectares, mais ou menos, para povoação.

Art. 5º - Essa área será subdividida em duas zonas, iguais e concêntricas, separadas por uma avenida de 20 metros de largura.

§ 1º - A área central será dividida em quadras espaçadas umas, de 20 metros, reservando-se duas ou três quadras para praças públicas e subdividindo-se as demais em lotes de 1.250 m.

§ 2º - A outra zona reservar-se-á para logradouros e para o desenvolvimento futuro da povoação, dividindo-se oportunamente em lotes, com prévia autorização do Governo do Estado.

Art. 6º - Numa praça ou no ponto principal da povoação, serão reservados lotes para escolas e edifícios públicos. (Decreto nº 247, de 19 de agosto de 1899 *apud* Funfgelt, 2004, p. 17).

O plano urbanístico de Erechim seguiu uma malha xadrez que parte de uma avenida central, como previsto no Decreto (**Fig. 5**). Tal avenida corta a cidade no sentido norte-sul e possui uma largura de quarenta metros, ou seja, duas vezes a dimensão exigida pelo Decreto (Aver, 2008). Faz-se notória a circulação veicular como “função primordial da cidade” (Funfgelt, 2004, p. 19).

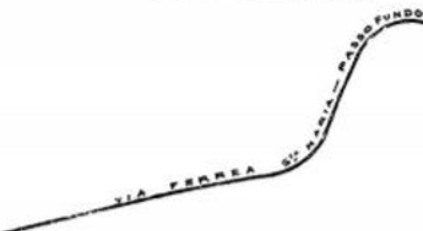
Os princípios urbanísticos concebidos segundo preceitos técnicos no ano de 1913 apresentam uma similaridade formal com a composição urbana

³Nascido em Rio Grande (RS), em 30 de junho de 1975, filho de uma família de imigrantes portugueses, Carlos Torres Gonçalves iniciou seus estudos em engenharia na Escola de Minas de Ouro Preto. Em 1895, transfere-se para o Rio de Janeiro e finaliza o curso de Engenharia Civil pela Escola Politécnica da capital federal, onde se aproxima da ideologia positivista. De volta ao Rio Grande do Sul (RS), em 1898, começa a trabalhar na Comissão de Estudos do Rio Jacuí. Em 1899, adere à Igreja Positivista do Brasil, associação composta essencialmente por engenheiros e funcionários públicos daquele estado.

pág. 34

Fig. 5 – Plano urbanístico de Erechim (RS), 1914, do eng. Carlos Torres Gonçalves. Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juarez Miguel Illa Font (Erechim).

AREA 189 Km²
 ALTITUDE 786 m
 DISTANCIA DE PASSO-FUNDO 106 Km
 A MARCELLINOPOLIS 73 Km



AREA RESERVADA PARA DESENVOLVIMENTO FUTURO

DIRECTORIA DE TERRAS E COLONISAÇÃO

COLONIA ERECHIM

PROJECTO DA SEDE GERAL
 NA ESTAÇÃO

PAIOL GRANDE

ORGANIZADO
 PELO
 ENQ. C. TORRES GONÇALVES

SECRETARIA DAS OBRAS PUBLICAS

SEÇÃO DE DESENHO
 Desenhado por *João Vitor*

da cidade de Paris, idealizada na época pelo barão Haussmann entre 1853 a 1870, e também com a cidade de Belo Horizonte. Essa última desenhada por Aarão Reis em 1892. Mas, é com o conhecimento erudito das engenharias que a cidade de Erechim foi pensada. (Nardino, 2021, p. 06).

A malha proposta por Torres Gonçalves é um grande retângulo reticulado, centralizado pela grande avenida e suas praças, a qual se origina na estação ferroviária. Também se destaca à malha regular quatro avenidas diagonais que saem da praça maior em direção a outras praças ou edifícios de importância pública, conformando as típicas *patte d'oie* (patas de ganso) do urbanismo Barroco – um tridente composto por três vias em destaque que convergem para um único ponto. Este artifício, também observado nos projetos de Versalhes, Washington, Canberra e Belo Horizonte, preza pela construção de pontos de fuga no horizonte, com o objetivo de criar visuais enriquecidas por um jogo de “perspectivas monumentais” (Funfgelt, 2004, p. 20) e proporcionalidades. Tais recursos demonstram a afinidade do engenheiro com aspectos da modernidade presentes na passagem do século.

Os acontecimentos político-econômicos e culturais que tomaram lugar em âmbito mundial, entre os séculos XIX e XX, fomentaram a busca pelo alcance da modernidade nas diversas esferas da sociedade. Nesse sentido, o planejamento urbanístico ganha força como campo disciplinar – Urbanismo – e torna-se instrumento para alcançar o moderno, o novo, o progresso. No Brasil, é notória a influência deste pensamento científico nas propostas de traçados para as cidades.

Nas cidades brasileiras, a reforma urbana realiza-se em princípios do século XX, constituindo o ápice de um longo processo que começa, a partir da metade do século XIX, a mudar a imagem das áreas urbanas, a fim de adaptá-las aos novos ideais modernos e higiênicos, decorrentes do avanço científico, de novas tecnologias e de novas ideologias. Com o advento das modernas teorias urbanas, pois, muda-se a forma de estruturar, de pensar, de ver e de viver a cidade. (Pinheiro, 2011, p. 29).

Com o advento da Revolução Industrial no século XVIII, as cidades existentes adquirem um caráter desordenado e insalubre pelo rápido crescimento que vivenciaram. Como solução, pensamentos cientificistas, higienistas e sanitaristas tomam corpo e, juntamente com técnicas e tecnologias, passam a promover a noção de racionalidade e progresso nestes ambientes. Surge a necessidade de se reorganizar o espaço urbano, trazendo saneamento e embelezamento como sinônimos de progresso.

As grandes cidades são a novidade do século XIX. Não pelo tamanho ou pelos progressos arquitetônicos mas, sim, por um fenômeno absolutamente novo: o fenômeno urbano. A multidão nas ruas, o *flâneur*, a concentração da população em um mesmo espaço, a moradia precária, o apito da fábrica a marcar e disciplinar o ritmo dessa multidão, orientando o cotidiano dos indivíduos nas grandes cidades. Nesse aspecto, a cidade passara a representar a própria civilização à medida que a vida urbana é vista como um destino inexorável. A cidade deixa de ser um abrigo (...) e se torna um aparato comunicacional do entrecruzamento dos discursos do processo civilizatório. (Senra, 2011, p. 64).

Na França, berço do pensamento positivista, é ordenado por Napoleão III um plano de intervenções urbanísticas para a cidade de Paris (**Fig. 6**), entre os anos de 1852 e 1870. O então prefeito da cidade Georges-Eugène Haussmann (1809-1891) fica a cargo de promover a modernização da cidade, “modelo” que influenciou diversas outras cidades dentro e fora do solo europeu. Fosse para melhoramento fosse para embelezamento das cidades que cresciam, em oposição às amarras das cidades adensadas de períodos anteriores, era real a necessidade que o espaço urbano industrial de se adaptar às novas demandas de sua época: aumento populacional, saneamento da cidade, controlar desordens e conflitos sociais etc. Segundo Aver (2008), este modelo urbanístico “também é o provável inspirador de Aarão Reis para Belo Horizonte e de Torres Gonçalves para Erechim” (Aver, 2008, p. 53).

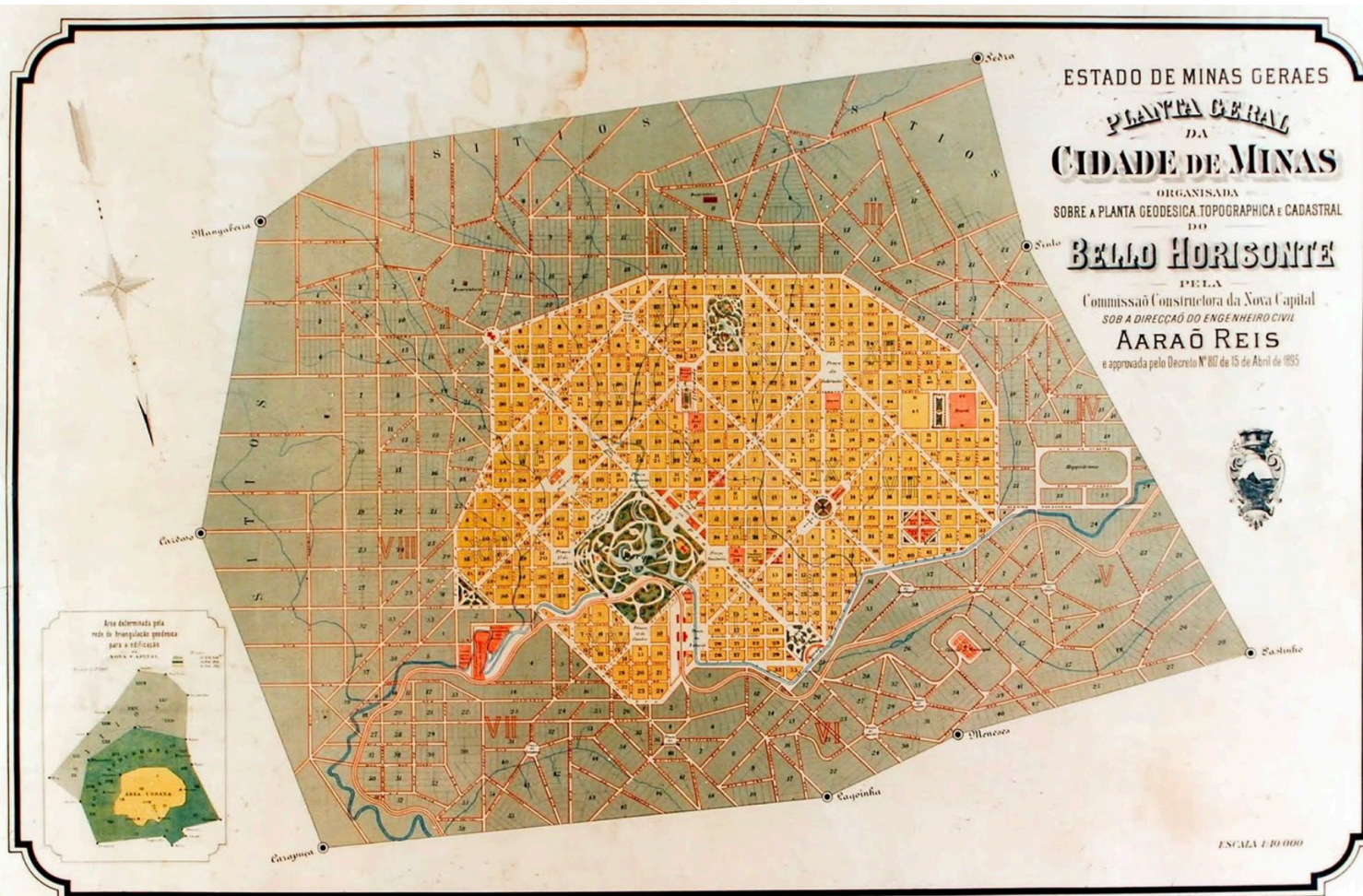
Por sua vez, considerada a “primeira manifestação do urbanismo moderno no Brasil” (Aver, 2008, p. 58), Belo Horizonte foi projetada como capital para substituir Ouro Preto, em Minas Gerais (**Fig. 7**). “Construída no final do século XIX, sob o signo da modernidade urbanística,

pág. 37

Fig. 6 – Plano de Paris, de 1853-1870. Grandes eixos para modernizar a capital francesa. Fonte: Atlas administrativos dos distritos da cidade de Paris.

pág. 38

Fig. 7 – Planta urbanística de Belo Horizonte, 1895, do eng. Aarão Reis. Fonte: Acervo da Comissão Construtora da Nova Capital de Minas.



foi oficialmente inaugurada no dia 12 de dezembro de 1897. Porém, suas obras se estenderam até meados da década de 1910.” (Senra, 2011, p. 73).

A ideia de uma nova capital para Minas Gerais nasce do sufocamento espacial sofrido por Ouro Preto que, por suas condições geográficas (região de montanhas), não comportava uma maior expansão da cidade e, no mesmo sentido, tampouco era favorecida por uma centralidade em relação ao restante do estado. A proposta de uma nova capital aparece, então, como um meio para promover a integração espacial, econômica e política em Minas Gerais. (Costa, 2008).

O simples fato de ser desenhada, projetada e planejada faz de Belo Horizonte uma cidade lançada como ideal civilizatório e ordenador para a república e para a modernidade brasileiras. Projetar é o instrumento pelo qual desenhemos nosso futuro e o colocamos em nossas próprias mãos, precavendo-nos contra as insídias do acaso, da falta de coesão e do particularismo que dissolvem uma comunidade. (Brandão, 2008, p. 67).

No plano urbanístico apresentado pelo engenheiro Aarão Reis (1853-1936) ao governo mineiro, verifica-se a repercussão do urbanismo haussmanniano, com a predominância de uma geometria bem definida e racionalizada (Senra, 2011). É nítida a tentativa de, com a racionalização do desenho urbano, atingir-se uma utopia pautada na modernidade. Com a Avenida do Contorno, Reis delimitou o que seriam as zonas urbana, suburbana e rural. O progresso, a ordem e a higiene da cidade se impõem pelas amplas avenidas (**Fig. 8**) com cruzamentos diagonais - duas malhas ortogonais sobrepostas a 45°, com arborização abundante e pela presença de um parque central.

A retícula, típica das cidades americanas daquela época, foi sobreposta por avenidas diagonais, denotando a preocupação com as visuais (perspectivas monumentais). O projeto também contemplava uma área suburbana de transição (para controlar o crescimento da cidade). Entre estes dois espaços foi prevista uma avenida com formas orgânicas, chamada de Avenida do Contorno. (Aver, 2008, p. 58).

pág. 40

Fig. 8 – Abertura de avenida em Belo Horizonte, 1915. Ordenamento do traçado urbano.

Fonte: Acervo Museu Histórico Abílio Barreto.



Ademais, vale destacar a aproximação de Reis com os ideais positivistas. A abordagem centralizadora, cientificista e utópica na concepção da nova capital, reflete sua adesão a princípios filosóficos de sua época. Ativista engajado em movimentos relevantes como o abolicionismo e o republicanismo, foi no positivismo que fundamentou sua obra de maior relevância. A filosofia positivista, ao postular que as leis da natureza devem ser compreendidas para antecipar e alterar seus desdobramentos, também pode ser utilizada para tratar de questões humanas, como seu habitat. Nesse sentido, a ciência emerge como um instrumento transformador, capaz de promover o desenvolvimento humano e fomentar mudanças sociais graduais dentro de uma perspectiva reformista.

Em Erechim, como já mencionado, a área de 589 hectares foi dividida em 2.500 lotes, que deveriam abrigar, a princípio, 15 mil habitantes. Prevendo a possível expansão da cidade, Torres Gonçalves propôs, ao leste, uma área suburbana, composta por chácaras, para abrigar a futura expansão urbana, já com esboço de arruamento.

Da via central (...) partem outras oito avenidas, com largura de 25 metros. As vias de dimensões generosas estavam em voga na época, pois, mais do que embelezar, aumentavam as condições de segurança nas cidades, frequentemente assoladas por invasões e revoltas. (Aver, 2008, p. 67).

A oeste previu-se também uma área reservada para desenvolvimento futuro, mas sem qualquer traço definidor de vias e quadras (Aver, 2008). O projeto previa ainda, nos eixos das avenidas, a construção de oito praças. As dimensões das quadras apresentavam variações, deixando clara uma hierarquia que correlaciona a localização e dimensão:

Quadras de maiores dimensões se encontravam próximas à avenida central e praças, as quais possuíam maior número de lotes voltado à avenida, reforçando a importância deste eixo. Os lotes obedeciam ao dimensionamento mínimo de 1.250 m de área, conforme determinava o Decreto do Governo do Estado, mesmo aqueles que se encontravam nas quadras triangulares. (Funfgelt, 2004, p. 21).

O único elemento que fragmenta o traçado retilíneo do plano é a via férreas serpenteante. Ela já existia no momento da concepção do projeto, o que fez com que Torres Gonçalves optasse por adaptar as quadras localizadas em suas adjacências, pelo intermédio de uma avenida marginal aos trilhos e pelo acréscimo de largos e praças quando necessário. A concentração dos três poderes (Judiciário, Executivo e Legislativo), somados à presença de uma igreja, reforçava as convicções e juízos postos pelo positivismo, do qual Torres Gonçalves era adepto, “através da centralização do poder materializada na estrutura física da cidade.” (Aver, 2008, p. 69). Assim como em Belo Horizonte, o projeto urbano de Erechim adquire o caráter de instrumento para se alcançar a promessa de modernidade, ou seja, do progresso pautado pela ciência e pela técnica. Segundo Barpi (2013),

Visto tratar-se de um município planejado dentro dos princípios urbanístico positivista, a instalação deste tipo de artefato na área reconhecida como central da cidade busca evidenciar certas características de seus proponentes, isto é, a intenção de construir uma cidade não só como resultado de um ato planejado como também ideologicamente orientado. (Barpi, 2013, p. 17).

Um ponto importante a se comentar sobre o projeto urbano de Erechim é a dissonância entre o discurso prévio de Torres Gonçalves e a execução das obras da cidade. O engenheiro defendia, segundo Cassol (2003), que era necessário, prévio ao ato do planejamento e ocupação, um estudo de condicionantes com o objetivo de adequar o parcelamento à topografia. Entretanto, no caso de Erechim, o terreno acidentado e irregular recebeu, de modo arbitrário, o traçado retilíneo, sem considerar a topografia local. Segundo Aver (2008) e Neto (1981), o engenheiro referia-se à Erechim como o “seu maior pecado, pois nunca pensou que a cidade tivesse sido implantada sobre buracos” (Aver, 2008, p. 71). Nesta direção, Barpi (2013) coloca:

A observação deste incidente é bastante pitoresca. Weiner (2005) relata que episódio semelhante ocorreu no projeto do traçado urbano idealizado pelo engenheiro Aarão Reis na cidade de Belo Horizonte. A proposta da nova cidade foi idealizada na prancheta e executada num terreno definido posteriormente, consequentemente problemas de incompatibilidades ocorreram

tornando o projeto folclórico ao definir, por exemplo, áreas residenciais em terrenos alagadiços, além de ruas e avenidas terem profundas dificuldades de implantação devido aos desníveis do terreno. (Barpi, 2013, p. 18).

Outro fato comum às cidades de Erechim e Belo Horizonte é a despossessão preexistente ocorrida em ambos os cenários. Se para implantação da nova capital mineira ocorreu a completa demolição do povoado de Curral Del Rey; na Colônia de Erechim (áreas urbanas e rurais), a busca utópica por uma “reforma intelectual do homem” (Barpi, 2013, p. 5), também promoveu a despossessão de terras de povos originários, de modo a abrir espaço para a colonização.

Uma ideia recorrente é a associação do processo de colonização via imigração europeia direta ou de descendentes das colônias velhas como um processo de ocupação e povoamento dos espaços territoriais. Se assim tão somente fosse, não teria havido, como ainda persistem, diversos problemas sociais que decorreram do acesso e permanência na terra. Na região de Erechim, como em outras, os ocupantes originários foram desalojados em prol do empreendimento colonial, que sob a argumentação de “sertões” e “desertos”, e na condição jurídica de serem consideradas devolutas, foram comercializadas através de investimentos fundiários públicos ou privados. (Baccin, 2020, p. 11).

Retomando os atributos de “cidades novas”, quanto ao quesito político-administrativo, Trevisan coloca que “A falta de um poder público – prefeitura e câmara legislativa –, composto desde a origem de um núcleo urbano isolado, não necessariamente impede sua titulação de CN” (Trevisan, 2020, p. 97). Significa dizer que a inexistência de um governo estabelecido no momento da fundação da cidade é tolerada na classificação de uma cidade de fundação, mas, no caso de Erechim, o poder teve sua relevância endossada ainda no ato do projeto, onde implantou-se uma “praça central de dimensões generosas (...) rodeada pela Igreja, o Executivo, o Legislativo e o Judiciário, fortalece a concepção positivista” (Aver, 2008, p. 69).

A respeito do sexto e último atributo para identificação de uma “cidade nova”, o tempo, Trevisan (2020) coloca que:

Completando os cinco atributos está o tempo, o “tempo de curta duração”. Numa CN, o tempo é marcado por três fases: gestacional (decisão, projeção e construção); nascimento (ponto mais ou menos preciso de fundação); e desenvolvimento preliminar (um período curto de consolidação até atingir sua maioridade). Daí em diante, assim como no paradoxo *nature versus nurture* (natureza versus criação), as CNs podem adquirir vida própria e, eventualmente, deixarem de ser novas. (Trevisan, 2020, p. 101).

A “fase gestacional” de Erechim pode ser considerada, então, pelo período que engloba a decisão por uma nova sede para a Colônia, até o momento de sua construção. Seria possível estimar, pois, que esta fase compreende o recorte temporal de 1913, quando “por indicação do governo, decidiu-se por uma área nas proximidades do povoado de Paiol Grande” (Nardino, 2021, p. 08), perpassa a entrega do projeto por Torres Gonçalves em 1914 e chega até 1918, quando se inicia a fase “nascimento”: quando a cidade é oficialmente fundada, em 30 de abril de 1918. A fase de “desenvolvimento preliminar” não é compreendida no recorte temporal abordado por esta pesquisa, mas é fortuito pontuar que no mesmo ano de sua fundação, Erechim (à época, Boa Vista), já contava com mais de trinta e oito mil habitantes (Aver, 2008), sendo 5.590 residentes da zona urbana.

Trevisan coloca que tais atributos se entrelaçam, como nucleotídeos de um *DNA*, e escrevem a história da cidade dentro do “tempo de longa duração” teorizado por Fernand Braudel (1958). Braudel, visando a apreender as múltiplas óticas da sociedade, que se entrelaçam em uma forma dinâmica, elaborou um exercício metodológico e filosófico que abarca o desenvolvimento de civilizações a partir de uma análise da atuação no espaço e no tempo. “Ao ‘desacelerar’ a história, Braudel desestrutura o passado, descerrando-o de seu aspecto progressivo, linear e monolítico” (Ribeiro, 2014, p. 4). Assim, o entendimento das temporalidades de Braudel é pertinente a este trabalho ao possibilitar abrir novos caminhos, percepções e noções para o estudo do objeto em tela.

A noção das temporalidades nos informa sobre a consistência das coisas, dos nossos objetos. É a constatação de que para entendermos as ações humanas e o que delas decorre é preciso buscar a sua interpretação crítica e criativa, concomitantemente em suas origens remotas, em seus aspectos estruturais e em suas condições imediatas. Apenas uma pesquisa superficial e simplista poderia se ater à aparência primeira dos fatos, que não é de se desprezar, mas que explica muito pouco sobre o modo como eles foram engendrados e em que condições se estabeleceram. É preciso incluir, considerar, toda a diversidade de aspectos correlatos: geográficos ou espaciais, culturais, econômicos e políticos. (Poblet, 2011, p. 60).

Braudel introduz em seu texto “História e Ciências Sociais: a longa duração” (1958), o conceito de tempo histórico como três camadas interconectadas, às quais ele se refere como a “tríade Braudeliana”, divididas em longa, média e curta duração. O tempo de curta duração refere-se ao tempo presente. É o tempo onde manifestam-se as forças ocorridas nos demais tempos, moldados e restringidos pelas estruturas e processos de longo prazo. São os acontecimentos cotidianos, os eventos políticos e as ações individuais nos quais os historiadores frequentemente se concentram, que envolvem eventos e ocorrências específicas. A temporalidade de média duração opera ao longo de décadas e séculos. Abrange sistemas sociais, econômicos e culturais que têm uma duração mais intermédia do que o longo prazo, mas que são ainda mais estáveis do que o curto prazo. Braudel explorou este nível para compreender fenômenos como ciclos econômicos e tendências culturais. Esta escala está ligada aos aspectos conjunturais da história. Já o tempo de longa duração envolve estruturas que persistem ao longo de séculos e milênios. Para Braudel, por baixo dos acontecimentos superficiais da história, existem estruturas e padrões duradouros que moldam o curso dos acontecimentos a longo prazo.

A fim de contextualizar e compreender a temporalidade em que o objeto de pesquisa se desenvolveu, saindo da superficialidade do plano urbanístico de Erechim, partiu-se para um panorama geral do tempo de média duração, apreendendo as estruturas e os precedentes históricos, internacional e brasileiro, que contribuíram gradualmente para a formação da “base genética das CNs”: os três primeiros atributos (desejo, necessidade e lugar).

Encorajada pela abordagem de Braudel, esta pesquisa buscou olhar além do imediatismo dos eventos políticos e dos acontecimentos cotidianos, explorando correntes mais profundas e lentas da história, enfatizando a importância da compreensão dos fenômenos históricos em múltiplas dimensões temporais. Nesse sentido, entende-se que a história da ocupação do Brasil e, mais precisamente, do recorte espacial estudado, não é erma ou aleatória. Os fatos ocorridos e aqui investigados remontam aos imbróglios de um século anterior (século XIX) onde, em outro continente, o vapor das máquinas e o ruído das engrenagens ditavam o percurso da evolução da humanidade.

O monopólio inglês sobre o mercado mundial no fim do século XVIII, segundo posto por Hobsbawm (1997), explica-se pelo incentivo assegurado por políticas governamentais ao aumento do lucro privado e pelas medidas de caráter protecionista às novas indústrias. Benevolo (2006) cita demais pontos auspiciosos como a baixa taxa de juros, a grande oferta de mão-de-obra, a liberdade econômica concedida pelo Estado (liberalismo econômico), a abundância de empresários, entre outros. Estes fatores, somados à disposição de recursos por parte das organizações privadas, produziram um quadro extremamente favorável ao sentimento de seguridade indispensável aos investidores.

O êxito na industrialização se deu, de início, a partir do setor têxtil. Valendo-se do controle sobre as rotas de comércio internacional, a Inglaterra importava as matérias primas de diversos países e as processava industrialmente, em larga escala. O desenlace no processo de industrialização e comércio promovido pelas fábricas de tecidos constituiu um mercado propício para a abertura de novos produtos. Dentre estes inéditos segmentos, pode-se assegurar que o de maior destaque foi o siderúrgico. Voltada inicialmente para o mercado interno, a indústria siderúrgica britânica foi protagonista nas mudanças promovidas pela Revolução Industrial, com grande foco no desenvolvimento e instalação de ferrovias, bem como na geração de maquinário (Finger, 2013).

A justificativa para o enfoque dado à fabricação e implantação de malha ferroviária, por diversos países, é elaborada por inúmeros autores. Hobsbawm (1997) explica que com o acú-

muldo de capital obtido por alguns, que chegava a superar capacidade de gastos, o investimento ferroviário em países estrangeiros mostrava-se uma opção mais vantajosa e segura em relação aos demais produtos.

Alguns autores defendem com maior entusiasmo a então nova tecnologia. Alfred D. Chandler (1995), ao discorrer sobre o processo de industrialização dos Estados Unidos da América, atribui às ferrovias um caráter fundamental. Segundo Chandler (1995), as estradas de ferro permitiam maior segurança no transporte de produtos e pessoas, além de maior agilidade. Este fator foi decisivo para desenvolvimento econômico estadunidense, que poderia agora explorar todo o potencial de seu mercado nacional. O autor destaca as diversas qualidades e vantagens das ferrovias em detrimento dos demais meios de transporte contemporâneos:

As ferrovias proporcionavam uma comunicação mais direta do que os rios, lagos e rotas costeiras. Embora o custo da construção de canais em terrenos planos fosse menor do que o custo da construção de uma ferrovia, os caminhos de ferro eram mais baratos, quando construídos em terrenos irregulares. Além do mais, pelo fato de não necessitarem de água, as ferrovias podiam constituir uma ligação mais direta entre duas cidades. Obviamente, as ferrovias eram mais rápidas. Pela primeira vez na história, pessoas e mercadorias poderiam ser transportadas a uma velocidade superior à de um cavalo. Mais importante que tudo, as ferrovias permaneciam abertas durante os meses de inverno. (Chandler, 1995, p. 86).

O declínio da soberania inglesa durante a Revolução Industrial foi um processo gradual moldado por vários fatores, incluindo mudanças econômicas, invenções tecnológicas e eventos políticos. A partir da década de 1850, é relevante a industrialização crescente de demais países, como a Bélgica, a Alemanha e a França. Além disso, o mercado interno britânico refletia indícios de esgotamento. A Inglaterra passa então a exportar sua produção siderúrgica, uma vez que os caminhos haviam sido previamente estabelecidos a partir da prosperidade de sua indústria têxtil (Silva, 1987).

Entretanto, o país inglês se via impossibilitado de atualizar suas técnicas de produção, uma vez que, pioneiro no mercado, havia investido amplamente no desenvolvimento de processos que, já nas primeiras décadas posteriores, seriam considerados obsoletos (Finger 2013). Inevitavelmente, o êxito da produção siderúrgica de outros países volta a ameaçar a economia britânica. Segundo Hobsbawm (1997), com o desenvolvimento siderúrgico da Bélgica, que iniciou sua produção posteriormente (com maior produção entre os anos de 1865 a 1909), nota-se que a aplicação de sistemas otimizados e mais eficazes desde o início, garantiu que o país, já em 1880, tivesse ultrapassado os britânicos em relação à densidade ferroviária.

Os acontecimentos explicitados impulsionaram a competição pelo mercado global, e a concorrência se intensificou rapidamente à medida que países disputavam as oportunidades oferecidas pelas novas indústrias e tecnologias. A disputa pelo mercado internacional teve um impacto profundo na economia mundial, moldando os rumos do desenvolvimento econômico e influenciando diretamente nas relações e dinâmicas de poder entre nações.

No Brasil, a implantação de sua malha ferroviária teve início em um período de intensa competição e transformação socioeconômica internacional, e foi um marco na história. Seu impacto foi significativo tanto na economia nacional, quanto nas relações exteriores. As primeiras linhas férreas do Brasil foram construídas em meados do século XIX, no auge da Revolução Industrial, mas ainda atreladas aqui à produção agrária para exportação (sobretudo, cafeeira).

O governo imperial brasileiro viu a rede ferroviária como uma ferramenta fundamental para promover o desenvolvimento econômico e espacial, e trabalhou para construir um sistema de transporte abrangente que conectaria as principais cidades e centralidades do país. A implantação da malha ferroviária também foi impulsionada pela crescente demanda por produtos de exportação brasileiros, como café, borracha e açúcar, cada vez mais procurados nos mercados ao redor do globo.

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 no início do

século XX. Ela recebeu o nome de “Baronesa” [Fig. 9], em homenagem à esposa do Barão de Mauá. (Luceno; Laroque, 2011, p. 89).

Ainda durante o Brasil Império já se fazia presente a ânsia pelo desenvolvimento de uma rede de vias férreas, refletida na criação de políticas públicas que envolviam tal meio de transporte. O país, com dimensões continentais, enfrentava preocupações pela dificuldade presente no processo de povoamento de um território tão vasto. A maior parcela da população, à época, se concentrava na região litorânea, principalmente nas cidades de Salvador, Recife e Rio de Janeiro. Alguma presença também era notada nos trechos amazônicos navegáveis, e em algumas vilas na região mineira (Finger, 2013).

A complexidade no processo de ocupação territorial no Brasil, na primeira metade do século XIX, provocava a reflexão em relação à possibilidade de conflitos tanto internos, quanto internacionais. O país tinha seu contingente militar centralizado na região Sudeste, e afligia-se com as possíveis ameaças territoriais provocadas por invasões estrangeiras por parte de seus países vizinhos, tendo como preocupação principal a Argentina (Marques, 1995). Em contraponto, era justamente a proporção continental do Brasil que garantia a ele o *status* de potência do hemisfério sul, recebendo apoio e estabelecendo relações político-econômicas com países europeus (Finger, 2013).

O país se encontrava ainda, até meados de 1850, socioeconomicamente desestruturado. No âmbito da organização urbana, pelo fato da economia se basear essencialmente sobre a produção agrária-exportadora, as vias de comunicação privilegiavam o sistema de escoamento de produtos e abastecimento de cidades, vilas, freguesias e propriedades rurais, relegando a segundo plano o investimento na articulação e estruturação territorial.

A população tinha uma ampla parcela não reconhecida como cidadãos, composta por pessoas escravizadas e indígenas. Apenas uma pequena fração da sociedade era alfabetizada, fato justificado pela educação ser concentrada em algumas poucas escolas de caráter religioso. Tal panorama resultou em núcleos populacionais de condições precárias, onde toda a organização

pág. 50

Fig. 9 – “A Baroneza”, primeira locomotiva a tráfegar no Brasil, de origem inglesa.

Fonte: Arquivo Nacional do Brasil.



socioespacial mantinha seus hábitos vinculados à atividade rural e dependia, substancialmente, da mão-de-obra escrava. É prescindível dizer que, nesse contexto, o insuficiente desenvolvimento no campo da inovação e tecnologia garantia ao Brasil a inexistência de um plano de industrialização nacional (Costa, 2010).

Era notória a urgência por um plano para organizar e estruturar o Brasil. A partir de 1840, sob o cuidado de Dom Pedro II, o país busca investir no comércio exterior. A ideia inicialmente baseava-se em aumentar a quantidade de produção interna para a exportação. Entretanto, o país não possuía àquela época o capital necessário para arcar com a ampliação do sistema de produção nacional. Este fato justifica-se, fundamentalmente, pela queda nos preços de itens como algodão e açúcar. Num olhar superficial, a solução para o imbróglio seria, então, baratear a produção a fim de tornar atrativo o investimento internacional no processo (Furtado, 1971).

Ainda assim, esta resolução se mostrava inviável: o país enfrentava o estigma da alta instabilidade política somada à estagnação econômica. Além disso, verificava-se ainda a presença de outros problemas como o fato de a mão-de-obra nacional ainda apoiar-se na escravidão, enquanto o Brasil sofria forte pressão pelo fim do sistema escravista. O caminho escolhido, com o propósito de alavancar a economia nacional, foi de estimular a imigração europeia. Seria necessário, para o desenlace do plano, que fossem abertas novas áreas de cultivo; no entanto, este processo era dificultado pelo insuficiente sistema viário do país, entre as regiões costeiras e a hinterlândia (Finger, 2013).

A urgência pela articulação territorial posicionava o Brasil como um consumidor potencial frente ao mercado internacional da produção da indústria siderúrgica, que se encontrava a pleno vapor e manifestava-se imperiosamente na produção de malha ferroviária. Por se tratar de um empreendimento de custo elevado, o governo imperial elaborou uma série de legislações que atuaram como mecanismos facilitadores para o investimento estrangeiro, como a possibilidade de concessões para a construção de ferrovias pela iniciativa privada, a garantia de juros e a isenção de impostos (Corrêa, 2017).

O governo britânico, além de ter sido atraído pela gama de benefícios e privilégios assegurados pelo governo imperial brasileiro, viu em nossa rede ferroviária uma oportunidade de aumentar sua influência econômica e política na América do Sul. O capital inglês prevaleceu nas estradas de ferro brasileiras entre os anos 1850 até meados da década de 1870 (Finger, 2013).

No Brasil, percebemos uma clara relação entre essa conjuntura internacional e a implantação de sua malha férrea. As relações comerciais mantidas com a Inglaterra desde o período colonial tornavam o país um dos alvos preferenciais da indústria britânica, sendo interessante observar que apesar de já existirem propostas para a construção de ferrovias no Brasil desde a década de 1830 (quase simultaneamente à estruturação da malha ferroviária britânica), foi apenas a partir de 1850, quando a Inglaterra mais precisava de um mercado consumidor, que foram editadas as leis e criadas as condições que tornaram viável os investimentos estrangeiros no país (...) (Finger, 2013, p. 31).

Com a publicação de novas leis que visavam ao benefício de empreendimentos nacionais no Brasil, somada à intensificação da competição no âmbito do mercado siderúrgico e ferroviário ao redor do mundo, tem-se ao final da década de 1870 as primeiras linhas construídas com capital estrangeiro que não o britânico (Finger, 2013). Países como França, Alemanha e Bélgica enxergavam na malha ferroviária brasileira uma forma de estreitar seus laços com o Brasil, ampliando seus interesses econômicos na região. Para além das motivações econômicas internacionais subjacentes à malha de ferrovias, o processo de ampliação e modernização da rede ferroviária nacional foi também amplamente ensejado pelo governo após a consolidação da República (**Fig. 10**).

A Proclamação da República em 1889 marcou a história do país com o fim da monarquia e o estabelecimento do federalismo. É neste contexto que o governo brasileiro se propõe a tomar a frente em relação ao incentivo à implementação das linhas em pontos estratégicos que colaborariam para o desenvolvimento e articulação do vasto território nacional. O cenário é moldado pelo desenvolvimento e pelo início, mesmo que incipiente, da industrialização, resultantes tanto da lógica de produção cafeeira (cadeia produtiva que demandava atividades

ASSOCIADOS PARA PAZ
Anno . . . 19000
Semestre . . 01000
Escritório e typographia — Rua da
Imperatriz, 54

Diario Popular

ASSOCIADOS PARA PAZ
Anno . . . 14000
Semestre . . 7000
Número avulso do dia 90 reis—Altra
zado 100 reis

PROPRIEDADE DE LISBOA, CAMPOS & COMP.
REDACTOR RESPONSÁVEL AMÉRICO DE CAMPOS — GERENTE JOSÉ MARIA LISBOA

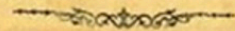
ANNO VI | S. PAULO—Sabbado, 16 de Novembro de 1889 | N. 1.999

VIVA A REPUBLICA!

15 de Novembro de 1889

Eis a data que ficará consagrada como a mais solemne e grandiosa de nossa vida politica

Felicitemo-nos Brasileiros !
Alfim entrarmos no gozo de nossa liberdade !
Sem mais senhores, nem mais príncipes, nem mais dynastia !
Livres ! livres ! na inteira posse de nosso direito, de nossa honra e de nossa terra !
Resta que saibamos ser dignos da liberdade !
Façamos a Republica com honra, dignamente, tranquillamente, para que seja forte, grande, gloriosa e duradoura !
Uma Republica que seja forte como o Direito, grande como a Liberdade, gloriosa e santa como os destinos da formosa America !
Hurrah ! pelos Estados livres e federados do Brazil !



PROCLAMAÇÃO

CIDADÃOS !
Revive a Nação ! Pelo seu organo o mais anseado—o POVO ! Foi proclamada a Republica no paiz !
Já annunciada pelas manifestações da Opinião Publica, profundamente radicada na consciencia nacional, apparece agora como um facto consummado !
Sob a BANDEIRA DA REPUBLICA desapareceram os vellos Partidos e unem-se todos os BRAZILEIROS para a felicidade da Patria.
Chegou o periodo da organisação, e é preciso que todos os homens de boa vontade se congreguem para salvar a patria do perigo que la correndo. A ge-

nerosidade do POVO BRAZILEIRO, o seu amor á ordem, o seu espirito de paz garantem desde já a mais completa tranquillidade no novo regimen de paz, de justiça e de concordia !
O POVO, no exercicio da sua soberania, aclamamos o GOVERNO PROVISORIO que se esforçará para manter firme esse regimen. Sem odios, sem velleos resentimentos, distribuirá justiça, levará a todos os pontos da provincia o sentimento que domina a NAÇÃO neste novo periodo que se lhe abre, cheio de esperanças que se hão de tornar uma realidade, afirmando a grandezza, o progresso e a civilisação da PATRIA.

Unamo-nos, CIDADÃOS ! e prestemos culto á Liberdade, á Justiça, á Igualdade e á Fraternidade, que devem prender os membros de uma grande Nação.
VIVA A NAÇÃO BRAZILEIRA !
VIVA A REPUBLICA !
VIVA O EXERCITO !
VIVA A ARMADA !
VIVA A PROVINCIA DE SÃO PAULO !
RANGEL PONTAIA,
PRESIDENTE DE MURSA.
O Coronel Mursa não assigna por estar ausente.

Fig. 10 – Capa do *Diário Popular*, São Paulo, 16 de novembro de 1889.

Fonte: Arquivo Nacional do Brasil.

urbanas: crédito bancário, beneficiamento do café etc.) como da expansão econômica alavancada pelo investimento internacional no país. É neste contexto histórico que a conformação da Colônia de Erechim, e sua cidade nova, começam a ganhar forma e matéria.

Conforme tratado previamente neste capítulo, ainda no período colonial, o país demonstrava a necessidade urgente de articulação e ocupação de diversas parcelas regionais. O problema se intensificava em locais de divisa, onde a principal preocupação eram as possíveis invasões provenientes de países vizinhos. Em meados de 1870, com o fim da Guerra do Paraguai, torna-se crítica a necessidade de assegurar as fronteiras da região Sul.

Em 1872, logo após a Guerra do Paraguai, o engenheiro brasileiro José Ewbank da Câmara apresentou ao Governo Imperial o “Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul”, com linhas-tronco em sentido norte-sul e leste-oeste que se cruzariam em pontos estratégicos, considerando ainda a malha dos países platinos, prevendo sua conexão em diversos pontos (mas mantendo a diferença de bitola para impedir que trens de um país entrassem no território do outro em caso de conflitos), e tendo como principal objetivo a proteção das fronteiras meridionais do Estado (...) (Finger, 2013, p. 78).

Somadas às questões de defesa territorial, a ocupação do sul brasileiro apresenta-se como uma demanda improtelável também no âmbito socioeconômico, onde o Estado desejava “aliviar questões sociais e resolver a crise da agricultura” (Funfgelt, 2004, p. 10). Pretendia-se, com a colonização a partir da imigração estrangeira, “adequar as províncias à reorganização geral da economia brasileira, que se conduzia pelas novas diretrizes do capitalismo internacional” (Kliemann, 1986, p. 18).

Havia, ainda, a premente necessidade da inserção da região sul do país em um novo modelo, o capitalista, o qual se orientava pelas ideias de desenvolvimento da agropecuária, do trabalho livre, da valorização da terra, enfim, um novo projeto político e nas mãos de uma nova agremiação política. (Santos, 2012, p. 222).

Os trabalhos de regularização agrária e demarcações de terras no Rio Grande do Sul ficaram a cargo da Diretoria de Terras e Colonização (DTC), “criada em 1907 pelo Governo Estadual com a incumbência de levantar, gerir e administrar as terras públicas e a colonização do território” (Garcia, 2023, p. 4). Com o sucesso das políticas de colonização propostas pelo Estado, a Colônia de Erechim (**Fig. 11**) foi criada em 1908, por Carlos Torres Gonçalves, diretor da DTC.

A Colônia Erechim foi fundada em outubro de 1908, e, por ser uma colônia planejada, já apresentava um programa para sua organização, o que em muito contribuiu para o progresso econômico da mesma. Outro importante fator favorável ao desenvolvimento econômico, e mesmo ao acesso dos imigrantes à região, foi o transporte, facilitado pela ferrovia e também pelas estradas abertas de acordo com os traçados previstos, quando do planejamento da colônia. (Santos, 2012).

A demarcação da colônia no Alto Uruguai Gaúcho se deu em uma área de 70.000 hectares, delimitada pelos rios Passo Fundo, ao sul, e Uruguai, ao norte. Um fator de extrema influência para a definição do sítio foi o trecho da linha férrea que ligava o Rio Grande do Sul a São Paulo. “A ferrovia teve a construção iniciada em 1904 e foi inaugurada em 1910, pela *Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer de Brésil*” (Garcia, 2023, p. 253). Sobre a região, Ducatti Neto explica que:

A região do Alto Uruguai, onde está a microrregião de Erechim, se insere no Planalto Meridional do Brasil, no Centro-Norte do Rio Grande do Sul, na fronteira com o Estado de Santa Catarina. As altitudes variam de 400 e 800 metros. Topograficamente apresenta uma grande monotonia com predomínio de basalto, de idade mesozóica (cretáceo inferior, 120 milhões de anos), repousando sobre arenitos paleozóicos, aspecto comum a grande parte do Planalto Meridional brasileiro. Ao sul apresenta um aspecto de planalto com ondulações suaves. Ao norte, há um maior retalhamento das formas, com vales encaixados e vertentes abruptas com afloramentos basálticos conhecidos como peraus. Em decorrência destes, a erosão fluvial e pluvial torna-se particularmente intensa. Predominantemente esta região do Planalto Alto Uruguai corresponde a vales encaixados em alguns

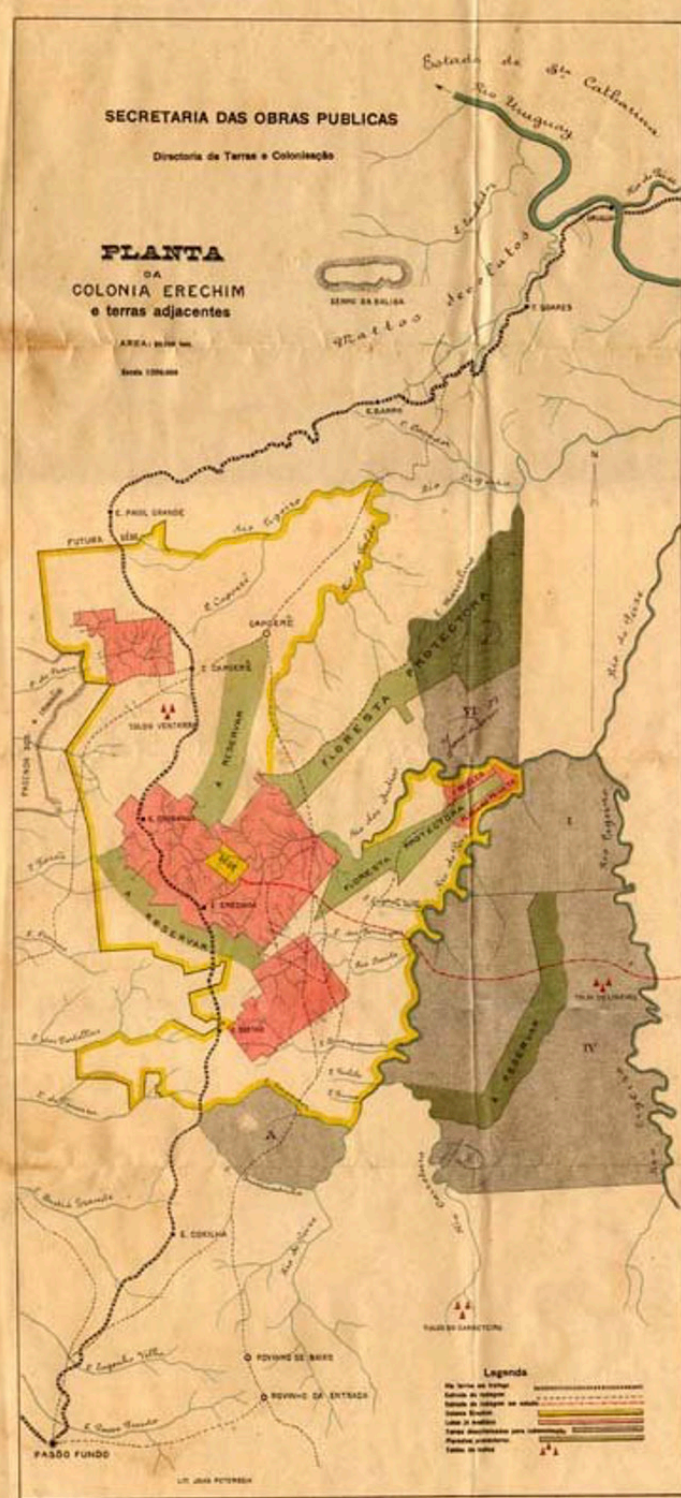


Fig. 11 – Planta da Colônia de Erechim e Terras Adjacentes produzida pela Secretaria de Obras Públicas do RS - SOP, 1910.

Fonte: Acervo Cartográfico do IHGRS.

rios ou pequenos cursos d'água que deságuam no rio Uruguai. Estes rios, como o Passo Fundo, Erechim, Várzea, Apauê e Dourado, tem um percurso médio de 100 a 200 km. Correm geralmente de Sul para Norte, nenhum é navegável e todos caracterizam-se pelas corredeiras e quedas d'água. O solo é de cor vermelha-roxo. (Ducatti Neto, 1981, p. 75).

A Colônia surge num contexto de alta procura por terras naquela região, fato explicado pela fertilidade do solo, pela presença da linha ferroviária e pelo êxito na campanha de imigração criada pelo Estado (Garcia, 2023, p. 253). Assim, tornava-se urgente a necessidade de criar uma sede para a Colônia de Erechim, que recebia os novos moradores de forma desordenada.

[...] para Torres Gonçalves, os trabalhos ligados à terra tinham por destino imediato o desenvolvimento da **ordem** na propriedade territorial; os trabalhos afetos à colonização, florestas e agropecuária eram relativos ao **progresso**, este como o resultado da ação humana. Para tanto se fazia necessário um serviço mais sistemático de Colonização do Estado. (Schmidt, 2009, p. 51, destaque nosso).

A sede provisória, onde hoje situa-se o município de Getúlio Vargas, fora pensada às pressas. Sua demarcação se deu em 1909, a 5.587 metros da estação férrea de Erechim. Um ano após a instalação, o local contava com 36 colonos.

Em fevereiro de 1910 chegaram à colônia as primeiras famílias: um total 36 pessoas. O transporte foi feito pela estrada de ferro até a Estação Erechim e de carroças até a sede provisória da colônia. (...) No mesmo ano, foram contabilizadas pela DTC 50 casas, a construção em andamento de mais 22 (...). (Garcia, 2023, p. 259).

Quatro anos depois, já habitavam a região 18.000 pessoas (Aver, 2008). Tem início, nesse momento, as discussões sobre a alteração do local da sede da colônia, uma vez que o povoado de Erechim havia sido “infelizmente mal localizado e instalado, sem prévio estudo do terreno, sobretudo em consequência do atropelo havido na fase inicial da colônia, devido à entrada de grandes levas de imigrantes” (SOP 1916, p. 175, *apud* Garcia, 2023, p. 140).

O local escolhido para a sede definitiva da Colônia de Erechim, nos arredores da estação férrea de Paiol Grande, já havia sido considerado em 1909 como sítio para a sede provisória, pelo agrimensor Severiano de Souza e Almeida (1854-1927), então Chefe da Comissão de Terras e Colonização. Pela distância em relação a Passo Fundo, que já era um núcleo relevante na região, o lugar não foi considerado ideal para a sede provisória pelo diretor da Comissão, Carlos Torres. No entanto, registros da DTC mostram que o engenheiro apontou Paiol Grande como uma possibilidade de sítio para a sede definitiva da colônia (Garcia, 2023). Na **Fig. 12**, destacam-se as duas sedes e as respectivas estações férreas:

Sobre o processo que antecede a consumação da alteração do local da sede, com base nos estudos dos relatórios da DTC, Clarissa Maroneze Garcia (2023) coloca que:

Em 1913, a população da colônia já alcançava 10.000 imigrantes e 8 mil brasileiros. A criação da colônia nas proximidades de uma linha de ferro foi considerada um grande êxito por parte da DTC, em razão da alta procura de colonos por lotes rurais (SOP, 1913). Com isso, a necessidade de implantação de uma nova sede era urgente, pois haviam muitos interessados na compra de lotes urbanos. No entanto, até 1913 a DTC experimentava uma escassez de funcionários, haviam poucos engenheiros e nenhum desenhista próprio, o que atrasava os trabalhos em todas as colônias, bem como a confecção do mapa projeto da sede definitiva (...) (Garcia, 2023, p. 262).

Assim, Erechim surge como uma cidade preconizada pelo pensamento de modernidade; cidade que nasce do desejo de exprimir os ideais republicanos e positivistas na trajetória de ocupação de um país recém-independente; do desejo do Estado de eliminar áreas vazias e valorizar as terras; do desejo do governo de assegurar um espaço de caráter rígido, íntegro, ordenado, “onde resid[ri]am indivíduos modernos, mas, doravante que preservavam um princípio de ação conservador do ponto de vista de suas escolhas políticas e econômicas” (Barpi, 2013, p. 9).

Para além das transformações espaciais, nota-se neste momento da história brasileira a ânsia de se constituir uma nação. Segundo Chauí (2000, p. 11), “É muito recente a invenção histórica da nação, entendida como Estado-nação, definida pela independência ou soberania

pág. 59

Fig. 12 – Planta da Colônia de Erechim, produzida pela Secretaria de Obras Públicas do RS - SOP, 1913.

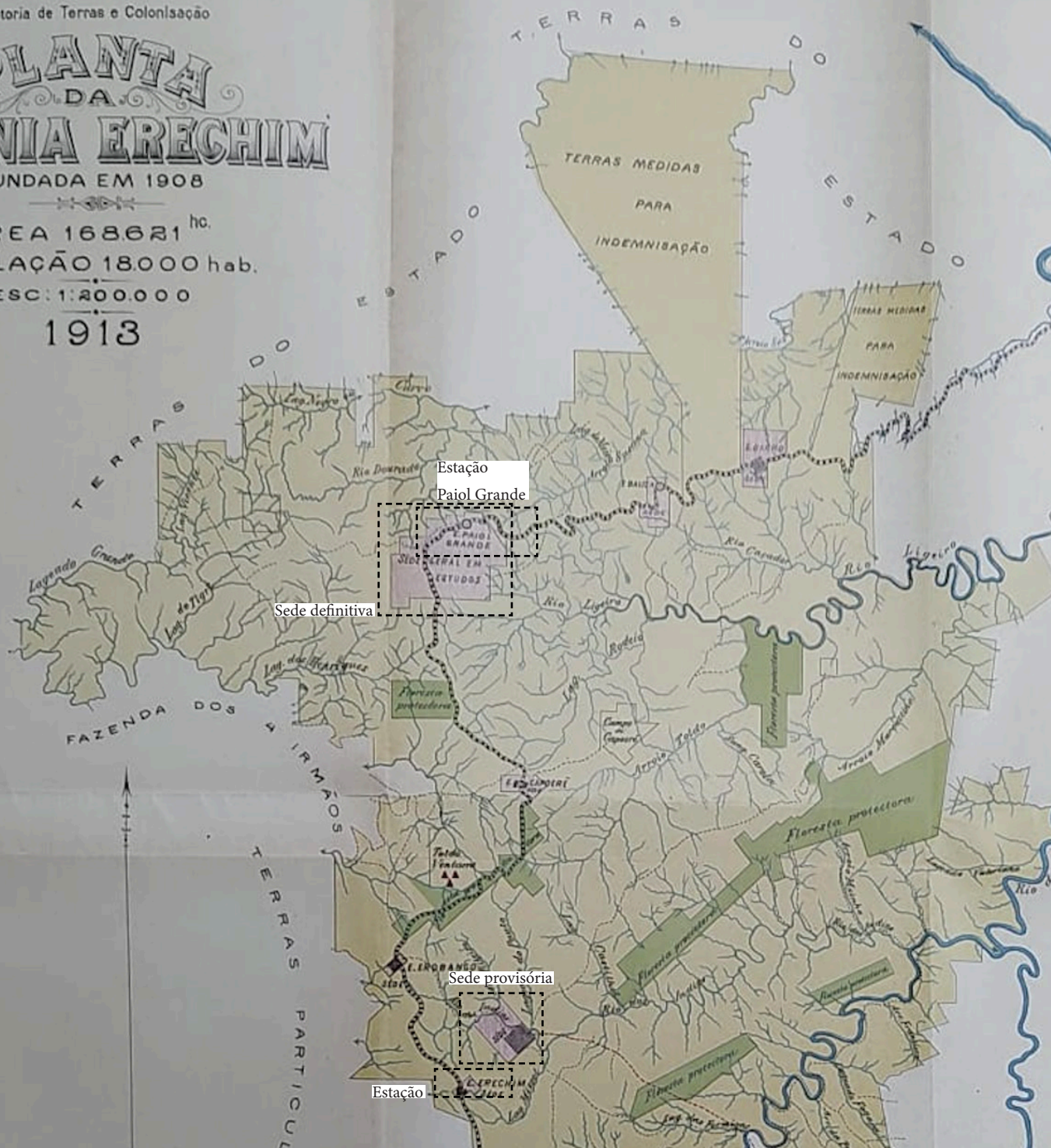
Fonte: Acervo do Memorial Legislativo do RS, com alterações da autora

PLANTA DA COLONIA ERECHIM

FUNDADA EM 1908

AREA 168.621 ^{hc.}
POPULAÇÃO 18.000 hab.
ESC. 1:200.000

1913



política e pela unidade territorial e legal. Sua data de nascimento pode ser colocada por volta de 1830.” A autora explica que:

Se acompanharmos a periodização proposta por Eric Hobsbawm, em seu estudo sobre a invenção histórica do Estado-nação, podemos datar o aparecimento de “nação” no vocabulário político na altura de 1830, e seguir suas mudanças em três etapas: de 1830 a 1880, fala-se em “princípio da nacionalidade”; de 1880 a 1918, fala-se em “idéia nacional”; e de 1918 aos anos 1950-60, fala-se em “questão nacional”. Nessa periodização, a primeira etapa vincula nação e território, a segunda a articula à língua, à religião e à raça, e a terceira enfatiza a consciência nacional, definida por um conjunto de lealdades políticas. Na primeira etapa, o discurso da nacionalidade provém da economia política liberal; na segunda, dos intelectuais pequeno-burgueses, particularmente alemães e italianos, e, na terceira, emanam principalmente dos partidos políticos e do Estado. (Chauí, 2000, p. 13).

Enquanto o desejo dos empreendedores baseou-se na premissa de rumar em direção ao progresso, a necessidade da criação de Erechim se revela como um resultado dos ideais almeçados, com a urgência de se receber os imigrantes enquanto se promovia a política de ocupação das fronteiras. A cidade cumpria assim, de início, duas das funções preliminares e principais: ferroviária e de colonização.

A estes atributos geminais de Erechim adicionam-se outros dois conceitos caros à época: ordem e progresso. Os ideais republicanos de “ordem e progresso” se baseavam particularmente na noção europeia da modernidade. O anseio pela ocupação dos espaços “vazios” se apresentava como um reflexo dos princípios de progresso presentes no discurso da época, pela necessidade de desenvolver e proteger essas regiões “ermas”. Neste sentido, aos poucos “a idéia de nação surgirá como solução dos problemas” (Chauí, 2000, p. 14). Presente desde a monarquia, a necessidade de articular e desenvolver o país agora tomava força pela urgência de “se constituir uma integridade nacional” (Corrêa, 2017, p. 4). O Brasil republicano tornava-se nação e seu espaço de transformação se daria na cidade.

A cidade se tornaria o ponto de partida para distinguir o progresso do atraso. A sociedade se livraria dos moldes da sociedade estratificada do período imperial, para adentrar outro patamar, no qual as teorias de racismo científico predominavam. Tudo era puramente medido pela ciência. A cidade passaria a ser o “turbilhão” da representação desse período (Corrêa, 2017, p. 03).

O urbanismo assumira neste contexto a responsabilidade, atribuída pelos governantes, de promover melhoramento, saneamento e embelezamento do espaço citadino, com ideais baseados nos princípios político-filosóficos que dominavam o país, como o positivismo. Ainda, segundo Aver (2008):

O planejamento urbano foi tratado como um dos mais importantes mecanismos para o controle das cidades e de seus cidadãos por coordenar a organização racional dos espaços, objetivando a valorização do solo e os usos adequados do homem na sociedade. (Aver, 2008, p. 63).

Erechim e sua região foram, de certo modo, alvos de tais saberes, formulações e prática, mesmo distante dos principais centros urbanos do país e, portanto, dos holofotes de interesse de pesquisadores e investigadores. Sua história, pelo breve panorama apresentado, de certo modo, enquadra-se neste contexto de transformações basais pelas quais o país passava em fins do século XIX e início do século XX. Um caso a espelhar muitos outros país afora. Por ora, propõe-se, no capítulo que se segue, uma abordagem mais aprofundada sobre o pensamento que moldou a forma de se pensar e fazer urbanismo no Brasil republicano e por seus agentes empreendedores e planejadores.

CAPÍTULO 2

ORDEM:

O ESPAÇO EM REGRAMENTO

Neste capítulo serão versadas as noções de *ordem* com base nos ideais positivistas que entoavam as ações estatais no Brasil pós Proclamação da República. Propõe-se, de início, a abordagem de conceitos pertinentes à elaboração desta narrativa, que teve extrema influência no desenlace do processo de estruturação de diversas esferas do Rio Grande do Sul, refletindo fortemente na organização espacial do recorte estudado. Para concluir, serão apreendidos os agentes envolvidos no processo de reestruturação do Alto Uruguai Gaúcho, bem como os frutos advindos dos processos de colonização e articulação territorial.

É proposto um olhar mais acurado sobre os responsáveis pela execução das ações necessárias para que fossem alcançadas tal *ordem*, promovendo uma estruturação territorial que, embasada no desenvolvimento do transporte ferroviário e no povoamento pela imigração, asseguraria a valorização das terras. Segundo Caron, “[a] partir do final do século XIX e início do século XX, várias companhias colonizadoras surgiram, interessadas em comercializar terras” (Caron, 2009, p. 80), sobretudo, para imigrantes vindos de outros países. Sobre o fluxo migratório, Resstel (2015) coloca que:

Entre as diferentes experiências humanas de deslocamento e mobilidade encontramos as que se expressam no chamado fenômeno migratório. O conceito de migração não é simples e tampouco existe consenso em torno dele. De maneira geral, refere-se a deslocamentos de um lugar a outro, a movimentações que possuem uma origem e um destino imbuídas de um

propósito, de se fixar ou residir em outro território. Tais movimentações tendem a formar fluxos de trânsito de uma região a outra, dentro de um mesmo país, como no caso das chamadas “migrações internas”, ou fluxos de movimentações entre diferentes países ou continentes, como ocorre com os chamados “migrantes internacionais”, comumente designados “imigrantes”. Os fluxos de partida foram nomeados “emigração” e os da chegada ao destino, “imigração”. Paralelamente, surgiram os conceitos de “emissão” e “recepção” para caracterizar regiões ou países de onde partiam ou aonde chegavam os migrantes. (Resstel, 2015, p. 37).

No processo de ocupação do Rio Grande do Sul, três personagens se destacam: o Estado (são incluídas aqui as ações colonizadoras da Diretoria de Terras e Colonização - DTC), a *Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer de Brésil* e as companhias privadas de colonização, com enfoque nos feitos das principais empresas colonizadoras da Colônia de Erechim: a *Jewish Colonization Association* (ICA) e a Luce, Rosa & Cia Ltda., aqui tratada por LRC. Segundo Gritti (2017),

A colonização de áreas despovoadas era um dos propósitos tanto do Governo Federal quanto dos governos provinciais. Desta forma é que a criação de núcleos coloniais, tanto oficiais, isto é, criados pelo Estado, quanto através de companhias de colonização, tornou-se possível. E a ação da *Jewish Colonization Association* está inserida no universo das companhias colonizadoras. No caso específico do Rio Grande do Sul, o povoamento de regiões pouco habitadas e a consequente valorização destas através da criação de toda uma infraestrutura necessária à fixação dos imigrantes dizia respeito ao programa do Partido Republicano Riograndense (PRR), que governou o Estado, ininterruptamente, de 1891 a 1930. (Gritti, 2017, p. 97).

Peça-chave no processo de articulação do Alto Uruguai, a ICA foi fundada em 24 de agosto de 1891 pelo barão Moritz (Maurice) von Hirsch (1831-1896)⁴ (Verba, 2011). Herdeiro alemão, encontrou na Bélgica condições para se estabelecer e adotar como uma nova pátria. Casou-se com a belga Clara Bischofsheim (1810-1876), também herdeira de uma considerável fortuna. Sobre o barão, Frischer (2010) descreve-o como:

⁴ Moritz von Hirsch auf Gereuth, nascido em Munique, era filho de uma rica família de banqueiros alemã. Moritz, que mudou seu nome para Maurice e se naturalizou belga, herdou o espírito empresarial e o amor à terra de sua família, mas abandonou a religião judaica após seu bar mitzvah. Embora o nome Barão Hirsch seja respeitado na América do Norte, Argentina e Brasil, é quase desconhecido na Europa, onde alguns o criticam por ter organizado a emigração de judeus do leste europeu para as Américas, em vez de direcioná-la à Palestina. Ele optou por emigração para as Américas, onde as necessidades urgentes de judeus da Europa Oriental poderiam ser atendidas.

Mago das finanças e dono de uma fortuna fabulosa, em grande parte da construção ferroviária, o Barão Moritz von Hirsch (1831-1896) ainda hoje é considerado o maior filantropo judeu de todos os tempos. Ele também deu ímpeto à imigração judaica para a América do Norte e do Sul e desenvolveu as primeiras colônias agrícolas judaicas em um tempo no qual a presença judaica era virtualmente inexistente no Hemisfério Sul. (Frischer, 2010, p. 128).

O alto fluxo migratório do povo judaico, neste recorte temporal, justifica-se pelo crescimento do movimento antissemita na Europa. Com isso, o barão funda em 1889 a *Baron Hirsch Fund*, cujo propósito seria garantir auxílio financeiro aos judeus que já haviam emigrado da Rússia para a América do Norte (Frischer, 2010).

Depois de chegar, os pobres recebiam casa, trabalho e às vezes dinheiro para sobreviver. Para facilitar e acelerar sua integração, o fundo criou escolas de inglês e de comércio em Nova York. O segundo propósito do fundo era estabelecer assentamentos agrícolas em diferentes áreas do país, evitando, propositalmente, a concentração de judeus em cidades grandes, onde já havia muitos. Os líderes judeus americanos tinham medo que isso pudesse provocar um crescimento no antissemitismo, assim como acontecia na Europa. (Frischer, 2010, p. 129).

O processo de imigração judaica passa a ser limitado pelos Estados Unidos da América, por meio de cotas inflexíveis, a partir de 1889. Hirsch inicia então a busca por parcelas de solo em outros países, de preferência “com clima bom, solo de qualidade e sem histórico de antissemitismo” (Frischer, 2010, p. 130). A convite do médico judeu alemão William Löwenthal (1850-1894), o barão inicia as ações da ICA na Argentina. “A ICA iniciou sua atuação na América pela Argentina, onde destacam-se as colônias de Moises Ville e Entre Rios, expandindo-se para o Canadá e, depois, para o Brasil.” (Verba, 2011, p. 11).

Fundada na cidade de Londres, em 24 de agosto de 1891, a Jewish Colonization Association tinha o objetivo de ajudar, através da imigração, judeus que se encontravam em situações de risco e falta de liberdade. Sua atuação se dava majoritariamente no Leste Europeu e na Rússia, onde os judeus

vinham sofrendo perseguições por parte do Czar – os chamados pogroms. (Verba, 2011, p. 10).

No Brasil, o estado escolhido para abrigar os judeus recém-chegados foi o Rio Grande do Sul. A escolha deste local em específico justifica-se pela proximidade ao país argentino, onde a ICA já empreitava ações colonizadoras. A existência de uma rede de vias férreas, somada ao desejo do governo, em especial do PRR, de ocupar, proteger e valorizar as terras vacantes do sul brasileiro também foram fatores fundamentais nesta decisão. A propaganda de Hirsch para estimular a migração pautava-se na promessa do êxito pelo trabalho, que consistiria essencialmente em prestação de serviços no campo.

Desde cedo, esteve determinado a tirar os judeus da miséria e ignorância através da educação e da imigração. (...) acreditava cada vez mais que não havia futuro para os judeus no Velho Mundo. Isso o levou à decisão de ajudá-los a emigrar da Europa oriental em direção ao Novo Mundo e instalar colônias agrícolas. Ao promover um retorno ao trabalho com o solo, ele esperava contribuir para a “regeneração” do povo judeu e para a mitigação do antissemitismo. (Frischer, 2010, p. 128).

Assim, a *Jewish Colonization Association* adquire em 1903 “uma área de 4.472 hectares, próxima à ferrovia em Pinhal, Município de Santa Maria (...)” (Gritti, 2013, p. 4). Mais tarde, em 1909, é fundada também mais ao norte, em Erebangó, a colônia agrícola da Fazenda Quatro Irmãos (**Fig. 13**), também próxima à paragem férrea. A presença do modal nas áreas escolhidas era almejada, uma vez que assim seria facilitado o escoamento da produção agrícola.

É nas proximidades da linha férrea administrada pela empresa da qual Franz Philipson era presidente que a ICA cria sua primeira colônia agrícola no Estado. A proximidade da estrada de ferro também caracteriza a segunda colônia fundada, a Fazenda Quatro Irmãos. Além da estratégica localização nas proximidades da ferrovia, a região onde a Fazenda Quatro Irmãos se localizava era uma das últimas áreas de terras devolutas do Estado e abrigava uma grande riqueza florestal. (Gritti, 2013, p. 05).

pág. 66

Fig. 13 – Sede da *Jewish Colonization Association* na Fazenda Quatro Irmãos.

Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juarez Miguel Illa Font (Erechim).



A convocação das famílias para a migração era feita por colaboradores da empresa colonizadora, que buscavam atrair nas áreas críticas da Europa e da Ásia. É importante ressaltar que os lotes, bem como as casas, materiais e animais não eram fornecidos de forma gratuita pela ICA: os colonos deveriam pagar por estes benefícios, em até 20 anos.

Os enviados explicavam que os custos da vinda das famílias para o Brasil seriam subsidiados pela entidade e que a ICA possuía um funcionário encarregado dos trâmites oficiais, como passaportes e retirada das malas na chegada dos colonos. Ele se encarregava de transferir os recém-chegados do porto até a estação férrea de Rio Grande de onde tomavam o trem em direção à Santa Maria ou a Erechim. (Verba, 2011, p. 12).

A primeira colônia criada no Brasil pela ICA, em 1904, recebe o nome de Colônia Philippson (**Fig. 14**). O nome é uma homenagem a Franz Philippson (1851-1929), à época presidente da companhia férrea belga *Auxiliaire* e vice-presidente da *Jewish Colonization Association*. Esta seria a primeira colônia de judeus em solo brasileiro.

Sob o título “Imigração israelita”, o jornal O Estado, da cidade de Santa Maria, no Rio Grande do Sul, anunciava nas suas colunas, em 10 de agosto de 1904: Hoje, às 8 horas da manhã, chegaram a esta cidade, em trem expresso, os primeiros imigrantes destinados à colônia israelita Phelippson (sic), no Pinhal, neste Município. Sahiram elles ontem de Rio Grande, chegaram ao escurecer em Bagé e viajaram toda a noite para chegar aqui à hora acima indicada. Esses colonos, que são em numero de 88 seguiram hoje mesmo para seu destino, às 9 horas da manhã, em carros da estrada de ferro P.A.U., rebocados por uma locomotiva da estrada Itararé. A esta hora, estão já os referidos colonos instalados em suas habitações, dispostos a trabalhar para o engrandecimento material do Rio Grande do Sul, que abre carinhosamente seus braços a todos os que procuram o seu fertilíssimo solo para empregar a sua atividade. (Heuffel, 2012, p. 121).

De ímpeto, chegam a Philippson trinta e seis famílias da Bessarábia (região, hoje, localizada entre a Romênia e a Ucrânia). As levas de imigrantes dos anos seguintes eram compostas por judeus europeus e antigos colonos argentinos (Verba, 2011). A primeira impressão de seus

pág. 68

Fig. 14 – Planta da Colônia de Phillippson (RS).
Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juarez Miguel Illa Font (Erechim).

novos lares foi negativa, uma vez que a companhia colonizadora falhou em garantir a qualidade do que fora prometido:

Quando os imigrantes começaram a chegar, constataram que as promessas feitas pelos agentes da ICA na Europa não se concretizaram, pois nem as modestas casas que os abrigariam estavam prontas e eles foram alojados precariamente em barracões, à espera de um possível assentamento. (Gritti, 2013, p. 05).

Outro empecilho no desenvolvimento da colonização daquela região, conforme aponta Gritti (2013), foi a falta de conhecimento em relação à prática laboral a ser desenvolvida.

Embora a Companhia selecionasse os imigrantes que seriam instalados em sua colônia agrícola, um grande número deles desconhecia a atividade agrícola e o trato com os animais. À ignorância de um número considerável de israelitas, em relação ao trabalho na terra, junta-se o fato de que a ICA não se ocupou seriamente com a questão. (Gritti, 2013, p. 05).

A inaptidão pelo trabalho agrícola somada às adversidades em relação ao clima e o desconhecimento quanto aos produtos mais indicados para o cultivo naquela região fez com que uma considerável parte dos imigrantes se voltasse para a atividade de extração de madeira, que era abundante no local. Neste sentido, havia demanda real: a madeira extraída era aproveitada para a confecção dos dormentes dos trilhos das linhas férreas locais e também usada como combustível para as locomotivas (Verba, 2011). Por Heuffel (2012) são postas também problemáticas como a falta de instituições de ensino, que perdurou até 1908, falta de cuidados médicos e falta de um rabino.

Já em 1909, a ICA adquire uma área de quase 100 hectares da fazenda Quatro Irmãos, em Erebangó (Gritti, 2017). “Devido a sua extensão - quase 1.000.000 de metros quadrados - e número total de colonos foi essa a maior e mais importante colônia judaica do País.” (Verba, 2011, p. 17) (**Fig. 15**). Em 1912, transfere-se a sede da empresa de Philipppson para a nova colônia. Assim como observado em Philipppson, o sítio da nova zona de colonização era marcado pela proximidade em relação à estrada de ferro em construção pela *Cie. Auxiliaire*.

pág. 70

Fig. 15 – Mapa da Colônia Quatro Irmãos.

Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juárez Miguel Illa Font (Erechim).

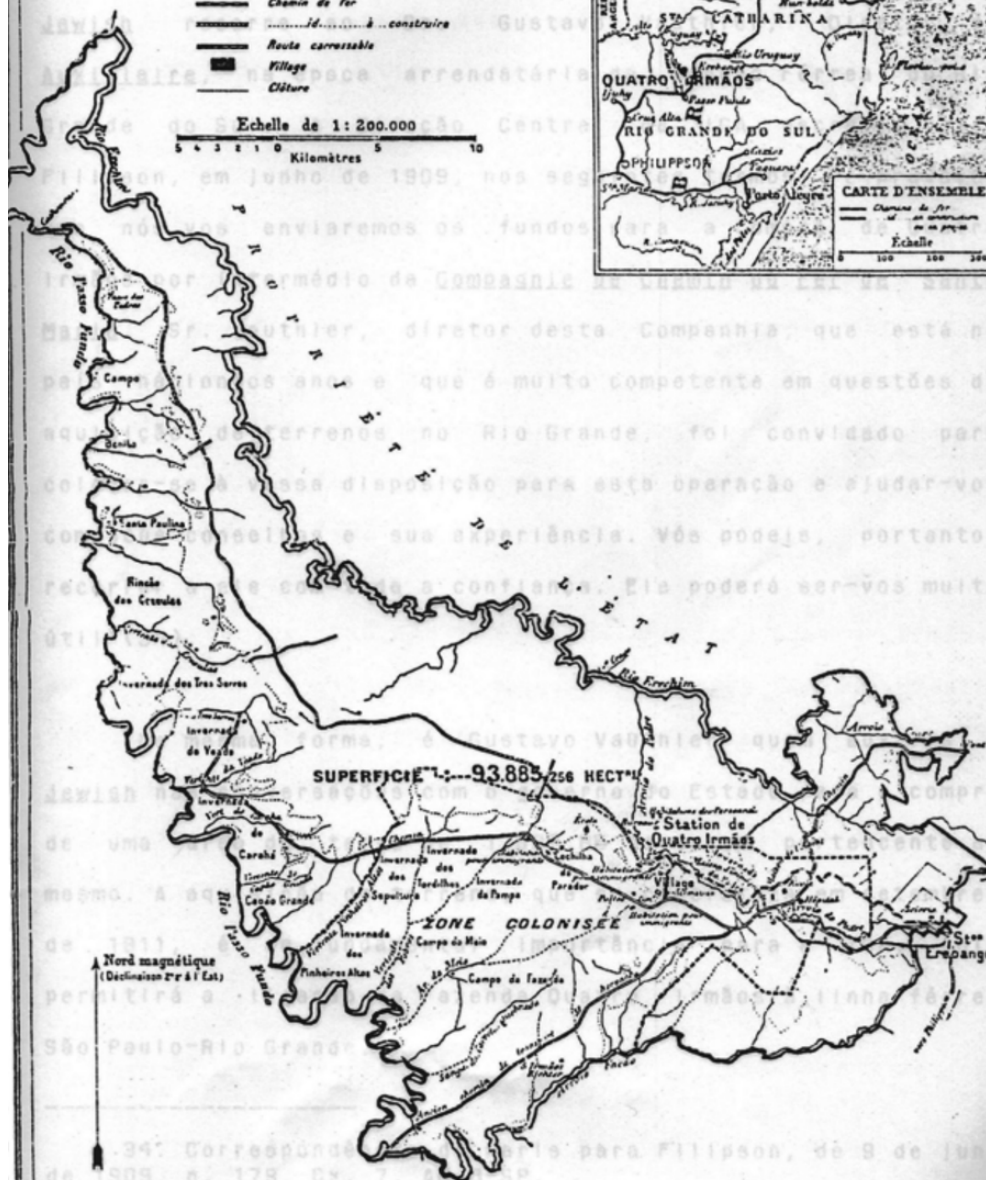
PLAN DE LA COLONIE

QUATRO IRMÃOS

- Limite de la Colonie
- - - Limite de la zone colonisée
- ▭ Terrain boisé
- Chemin de fer
- - - id. à construire
- Route carrossable
- Village
- Clôture

Echelle de 1:200.000

0 5 10 Kilomètres



Ainda que seja caracterizada como uma instituição filantrópica, a *Jewish Colonization Association* possuía claros interesses comerciais em Quatro Irmãos. Dois anos antes de cumprir com o objetivo principal da organização naquele local – em auxiliar os judeus que se encontravam em áreas de risco, enquanto promovia a ocupação das áreas inóspitas do Alto Uruguai –, a ICA já realizava estudos acerca da riqueza florestal da fazenda.

Como consequência do interesse pela exploração florestal, a ICA toma o cuidado de incluir, nos contratos de promessa de compra e venda realizados com os colonos israelitas, uma cláusula proibindo-os de desmatar o lote adquirido, sem a prévia autorização da companhia. Da mesma forma, os terrenos só eram vendidos aos não israelitas após a ICA ter extraído a madeira dos respectivos lotes, através de um contrato de exploração florestal, em que a companhia arrendava uma determinada área arborizada aos madeireiros, israelitas ou não, para que a explorassem. (Gritti, 2017, p. 103).

A primeira leva de imigrantes que chega à Quatro Irmãos, em 1912, era composta essencialmente por antigos colonos de Moises, na Argentina. Adicionadas as levadas seguintes, que foram compostas por judeus “(...) originários da Romênia, Alemanha, Bielorrússia, Áustria, Espanha e Itália (...)” (Schmidt, 2009, p. 77), em 1915, a fazenda já contava com a presença de 300 famílias. Iuri Verba (2011) pontua que, semelhante ao que ocorreu em Philippon, a chegada em Quatro Irmãos foi conturbada:

Quando chegam a Quatro Irmãos, suas casas ainda não estavam prontas, o que leva os diretores locais a utilizar esses colonos como mão-de-obra para demarcar os lotes, construir moradias, móveis além de instalar cercas e outros serviços necessários. Neste momento, muitos imigrantes já demonstram sua inaptidão para trabalhos desta ordem. (...) Dificuldades no trabalho com a terra, falta de auxílio e insatisfação com as condições foram uma constante. (Verba, 2011, p. 17).

Segundo Heuffel (2012), o contexto se mostrava tão crítico que a sede da ICA na Europa chegou a enviar, ao administrador de Quatro Irmãos, uma carta que intendia reassegurar os colonos como associados da organização, e não funcionários. Para evitar que se repetisse em

Quatro Irmãos o mesmo cenário da colônia Philippson, onde houve grande êxodo por parte dos colonos, a ICA construiu em 1913 um ramal para conectar a colônia à estação férrea de Ereban-go. “Neste ramal, esperava empregar seus colonos e dinamizar a colônia aumentando a agilidade e baixando o custo do transporte” (Verba, 2011, p. 18).

Pode-se colocar que a prosperidade da Colônia de Erechim muito se relaciona à exploração florestal que sucedeu em Quatro Irmãos, uma vez que esta atividade uniu os interesses tanto da *Jewish Colonization Association*, quanto da empresa ferroviária *Cie. Auxiliaire*. As duas empresas orquestraram a empreitada de extração de madeira da região, onde acordos como a obrigatoriedade do escoamento da produção obtida pelos colonos pela linha ferroviária belga garantiam o bônus à ambas. Era notória a parceria e a comunhão de interesses entre as duas organizações, fato que pode ser ilustrado pela *Cie. Auxiliaire* ter chegado a colaborar com os estudos da ICA acerca do potencial de aproveitamento e extração madeireira de Quatro Irmãos. Heuffel (2012) pontua que:

[...] na hora de criar novas colônias, há uma conjugação de diversos pontos entre as exigências desse contrato governamental e os princípios de base da ICA. Indubitavelmente, a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* e a colônia Philippson, desde o início, encontram-se intimamente ligadas. Esse elo de ligação privilegiado com tal companhia constitui uma característica a sublinhar. Em primeiro lugar, os colonos estão longe de ficar isolados, como se vê em colônias da ICA na Argentina em seus princípios [...]. (Heuffel, 2012, p. 124-125).

Para melhor compreender como se deu a atuação da referida companhia belga em solo gaúcho, é interessante retomar o panorama da viação ferroviária no Rio Grande do Sul no período de transição entre os séculos XIX e XX. O início da operação ferroviária nacional data de 1850, “período em que o Império procura consolidar-se enquanto nação unificada e desvinculada de Portugal” (IPHAE, 2002, p. 17). Segundo Kliemann (1986), as mudanças observadas no Brasil neste período se devem, em parte, à disputa pelo mercado brasileiro, principalmente entre americanos e ingleses.

pág. 73

Fig. 16 – Baldeação em Mauá, RJ, sem data definida.

Fonte: IPHAE, 2002.

pág. 75

Fig. 17 – Ponte sobre rio dos Sinos, entre São Leopoldo e Novo Hamburgo, 1912.

Fonte: GZH Almanaque, 2019.

pág. 76

Fig. 18 – Estação de São Leopoldo, início do século XX.

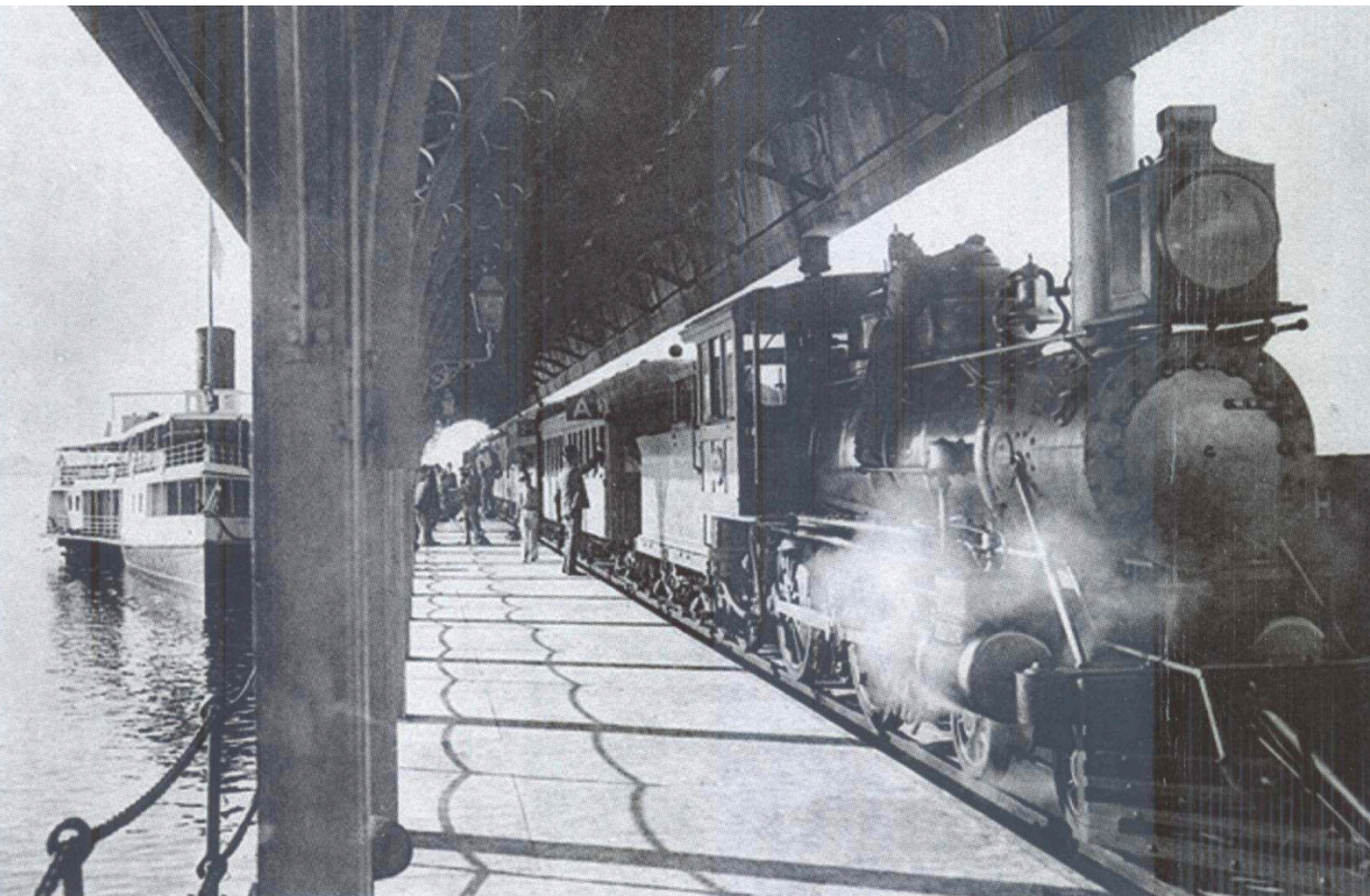
Fonte: GZH Almanaque, 2019.

pág. 77

Fig. 19 – Mapa esquemático da malha ferroviária do RS, em 1898.

Fonte: IPHAE, 2002.

A abolição do tráfico negreiro, em 1850, teve por efeito imediato a liberação de capitais antes investidos nessa atividade. A segunda metade do século XIX caracteriza-se, portanto, por grandes transformações, verificando-se um período de progresso e novos investimentos (...). A primeira estrada de ferro do Brasil, empreendida pelo industrial nascido no Rio Grande do Sul, Irineu Evangelista de Souza – O Barão de Mauá, foi inaugurada no Rio de Janeiro, em 1854. Um ano depois o Império organizava a empresa Estrada de Ferro Dom Pedro II [Fig. 16]; em 1858 a rede ferroviária já contava com seus primeiros 48 quilômetros. (IPHAE, 2002, p. 67).



No Rio Grande do Sul, as discussões acerca da implantação de uma rede ferroviária têm início em 1866, com a necessidade que urge de se conectar aquela região ao restante do país. Em 27 de agosto de 1869, a Lei nº 635 estabelece que John Mac Ginity (ignoto-ignoto), um empresário e engenheiro escocês, viria a construir a primeira estrada de ferro da província. Ginity incorpora, em 1870, a empresa *The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limited* e, em 1871, têm início as obras para a construção da ferrovia. Em 1874 inaugura-se a primeira seção da linha, que ligava Porto Alegre a São Leopoldo (**Figs. 17 e 18**).

Era a primeira ferrovia do Rio Grande do Sul. Sua construção estimulou a produção da zona colonial alemã, que foi acompanhada pela multiplicação de núcleos urbanos e pela própria expansão da estrada: inicialmente até São Leopoldo, foi sendo sucessivamente ampliada até atingir o município de Canela, em 1922. (IPHAE, 2002, p. 69).

Seguindo o projeto do engenheiro José Ewbank da Câmara⁵, foram implementadas nos anos seguintes mais quatro linhas principais que cruzavam o estado: 1.) Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana; 2.) Estrada de Ferro Barra do Quaraí – Itaquí; 3.) Estrada de Ferro Rio Grande – Bagé; e 4.) Estrada de Ferro Santa Maria - Marcelino Ramos (**Fig. 19**). A primeira destas teve suas obras iniciadas em 1877, e sua primeira seção foi inaugurada somente em 1883, com a chegada da linha à Cachoeira. “O ritmo de construção da ferrovia estava sujeito entre outros fatores à disponibilidade do orçamento federal, pois a estrada foi até 1897 uma empresa pública, de domínio da União” (IPHAE, 2002, p. 20). Sobre a estruturação da linha, Danielle Faccin coloca que:

[...] em 1877, foi iniciada a obra daquela que pode ser considerada como a mais importante ferrovia ao longo da história do Rio Grande do Sul, a Estrada de Ferro Porto Alegre - Uruguaiana, com o propósito de ligar o litoral à fronteira oeste da Província. No ano de 1883 foi inaugurado o trecho desta ferrovia que ligava Margem do Taquari (atual General Câmara) à Cachoeira do Sul. No ano seguinte, no dia 13 de outubro, inaugurou-se o trecho Cachoeira do Sul - Santa Maria e em 1890 foi concluído o trecho Santa Maria – Cacequi. (Faccin, 2012, p. 02).

⁵José Felipe Neri Ewbank da Câmara (1843-1890) foi um engenheiro brasileiro pioneiro no desenvolvimento das ferrovias gaúchas. Formado na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, projetou infraestruturas como o Cais Provincial, em Rio Grande, entre 1869 e 1871. Em 1872, apresentou um relatório sobre a necessidade de uma rede ferroviária no Rio Grande do Sul, aprovado por figuras importantes da época. Foi sócio da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, deputado provincial e diretor da ferrovia Dom Pedro II.

Ponte da Viação ferrea sobre o Rio dos Sinos,
Rio Grande do Sul.





MAPA ESQUEMÁTICO

MALHA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL

SITUAÇÃO EM 1898 - ARRENDAMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO
FEDERAIS PELA COMPANHIA "AUXILIAIRE"



Concomitantemente ao início da construção desta estrada, o governo autorizou a criação da Estrada de Ferro Barra do Quaraí - Itaqui. Em 1881, o jornalista e político gaúcho José Cândido Gomes (ignoto-ignoto) obtém a permissão de construção desta estrada, constituindo em 1883 a *Brazil Great Southern Railway Company Limited* (BGS), empresa de capital inglês que seria responsável por administrar os trilhos (IPHAE, 2002). Inaugura-se, em 20 de agosto de 1887, o trecho até Quaraí, que partia de Uruguaiana; e para finalizar o percurso à Itaqui, a BGS precisou de mais seis meses. A construção total da linha tem fim, então, em 1888.

A terceira linha citada, que ligava Rio Grande a Bagé, foi construída pela *Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul*, empresa de capital francês fundada em 1881 por Miguel Gonçalves da Cunha (ignoto-ignoto) e James Gracie Taylor (ignoto-ignoto). Esta recebe a concessão para a construção em 17 de fevereiro de 1883. De acordo com o documento “Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1959”:

Sua construção partiu de Rio Grande, sendo o primeiro trecho, até Bagé, inaugurado em 1884. O traçado desta seguiu, em seu sentido geral, paralelamente às fronteiras com o Uruguai, e cortou uma região que na época era uma das mais prósperas do Estado, com sua economia baseada na criação de gado. (...) Alguns anos depois de inaugurada, a estrada foi estendida para ligar-se com a linha Porto Alegre - Uruguaiana, sendo estabelecido um tráfico mútuo entre as duas linhas (IPHAE, 2002, p. 21).

A necessidade de construção da última linha férrea proposta por Ewbank no plano geral, Santa Maria - Marcelino Ramos, parte do princípio de que, tendo sido sanadas as questões urgentes de articular e proteger as regiões fronteiriças, “(...) faltava estabelecer as conexões rumo ao norte” (IPHAE, 2002, p. 21). Nesse sentido, é determinada em 1889 a construção da estrada de ferro, pelo engenheiro João Teixeira Soares⁶.

Ainda no ano de 1889, o governo imperial concedeu ao engenheiro João Teixeira Soares, através do Decreto 10.432, o privilégio para a construção e uso de da ferrovia que ligaria o Rio Grande do Sul à São Paulo. Tal estrada deveria partir das margens do rio Itararé, na divisa entre São Paulo e Para-

⁶João Teixeira Soares (1848-1927) foi um engenheiro ferroviário brasileiro, sócio da empresa belga *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, responsável por ferrovias no sul do Brasil. Ele projetou a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (EFSPRG), ligando Itararé a Santa Maria, com 1.403 km. Também liderou a construção da Estrada de Ferro Curitiba - Paranaguá e da Estrada de Ferro do Corcovado, no Rio de Janeiro, a primeira ferrovia eletrificada do Brasil.

ná, e chegar até o município de Santa Maria. Assim, em 1892 iniciaram-se as obras do trecho Santa Maria - Marcelino Ramos. (Faccin, 2012, p. 02).

O processo de arrendamentos desta linha é complexo. Primeiro, Teixeira Soares cede seus direitos à empresa de capital belga *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien*, que era sediada em Bruxelas e pertencia à *Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire*. De acordo com Lopes (2002), “Realizaram um artifício muito comum na época, a aquisição de um direito para sua posterior negociação e a utilização de diretores nacionais para diminuir a imagem estrangeira e assim facilitar os trâmites nas esferas políticas” (Lopes, 2002, p. 78). A *Sud-Ouest* ficou responsável pela construção do trecho entre Santa Maria (RS) e Cruz Alta (RS), repassando a construção do trecho Cruz Alta (RS) - Itararé (SP) à Companhia Industrial das Estradas do Brasil.

Evidencia-se, nesse caso, que a companhia, de capital principalmente belga, se reservou o trecho com mais futuro e onde os capitais ingleses não eram muito significativos, e onde havia possibilidades de expansão. Era uma companhia que buscava receber todos os dividendos e bonificações de maneira imediata. A 14 de novembro de 1892, conforme Decreto n. 670, foram aprovados os estudos definitivos apresentados pela *Sud-Ouest* para a construção do trecho sob sua responsabilidade, e inaugurado a 20 de novembro de 1894. O último trecho, Carazinho a Passo Fundo, foi entregue ao tráfego em 31 de janeiro de 1898. (Lopes, 2002, p. 76).

No mesmo ano em que foi finalizada a construção do trecho Carazinho - Passo Fundo, o empresário belga Affonso Speé (ignoto-ignoto) fundou, em Bruxelas, a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*. Esta empresa fazia também parte da *Compagnie Général de Chemins de Fer Secondaire* que, por sua vez, era subsidiária da *Société Générale pour Favoriser L'Industrie Nationale*. A *Cie. Auxiliaire* arrendou e passou a administrar trechos das linhas a partir de 1898. Em 1905 ocorreu a unificação das ferrovias, e o governo arrendou a maior parte das linhas do Rio Grande do Sul à *Cie. Auxiliaire*. Assim, a construção do trecho Passo Fundo - Marcelino

Ramos ficou à cargo desta empresa belga, que concluiu os serviços em 1910 (**Fig. 20**). Segundo Kliemann (1986):

A princípio, a autonomia da *Compagnie Auxiliaire* dizia respeito somente à linha Porto Alegre - Uruguaiana, aos ramais de Cacequi a São Gabriel e de Bagé a São Sebastião. Com o contrato de arrendamento de 19 de junho de 1905, sua zona de interferência passou a abranger a quase totalidade do Estado. (Kliemann, 1986, p. 86).

Sobre o processo de arrendamento das linhas férreas, Caryl Lopes (2002) pontua que:

O arrendamento da ferrovia a uma companhia belga parecia significar, tanto para o governo como para a população e produtores do interior rio-grandense, uma melhora nas condições dos transportes e da economia do Estado. Isso se deve a que o meio ferroviário era um dos únicos meios de comunicação entre o interior e a capital. A postura econômica favorável dos grupos econômicos não se repetiu, naquele momento, de maneira tão definida na política. Quanto ao governo rio-grandense, também apoiou a decisão já que o arrendamento era um passo para a unificação da rede ferroviária do Rio Grande do Sul. (Lopes, 2002, p.73).

Outro agente de grande relevância no processo de “marcha” pelo progresso do Alto Uruguai Gaúcho, conforme citado, foi a Empresa Colonizadora Luce, Rosa & Cia. Ltda. A companhia foi fundada em 1883, constituindo uma sociedade, inicialmente, entre Guilherme Luce, Timóteo Pereira da Rosa (1834-1877), Ernesto Adolfo Hanssler e Hans Meyer. Felisberto de Azevedo, que à época ocupava um cargo de diretoria no Banco da Província do Rio Grande do Sul, e José Petry (1890-1958), vieram a compor o quadro de sócios posteriormente, já em 1919 (Ducatti Neto, 1981).

De acordo com Comassetto (2007), o processo de aquisição de terras pela empresa é iniciado no ato de sua fundação. O autor coloca que a organização:

[...] adquiriu em 1883 terras da baronesa de Limeira, nas margens do rio Uruguai. Apostou na especulação imobiliária com a construção da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. A Luce, Rosa & Cia. Limitada foi a

pág. 81

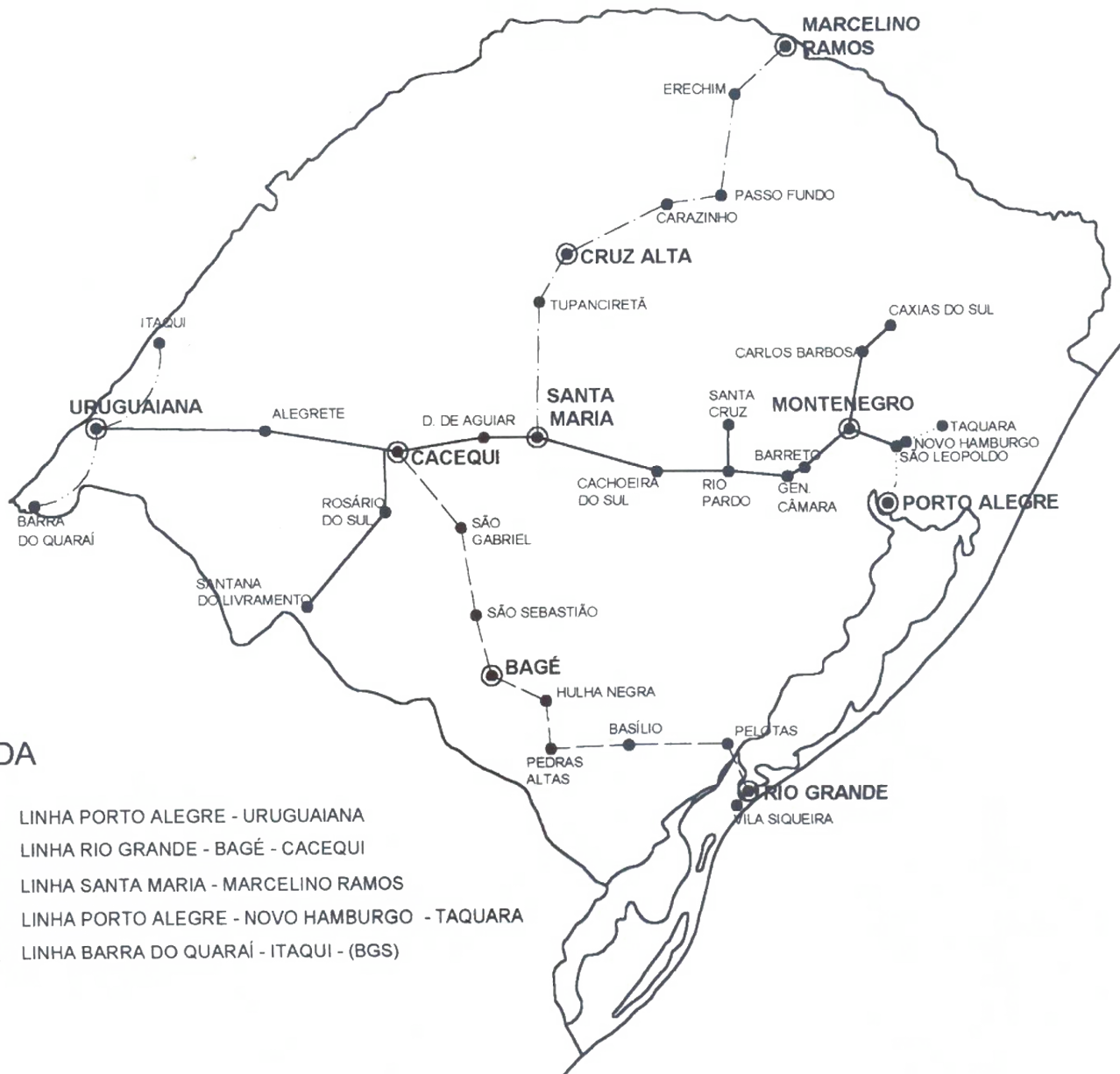
Fig. 20 – Mapa esquemático da malha ferroviária do RS, em 1910.

Fonte: IPHAE, 2002.

MAPA ESQUEMÁTICO

MALHA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL

SITUAÇÃO EM 1910 - PRINCIPAIS LINHAS JÁ CONCLUÍDAS



primeira empresa a colonizar glebas de lotes no território do Contestado. (Comassetto, 2007, p. 08).

Sobre a atuação da empresa, Ducatti Neto (1981) coloca que:

Em 1916, o Sr. Timóteo e outros receberam grandes áreas de terras do governo do Estado, como indenização. Segundo o relatório da Diretoria de Terras de 1917, “as indenizações resolvidas e não satisfeitas, montam à área de 30.000 hectares, aproximadamente. Em relação à maior parte desta área, isto é, 22.186 hectares, o governo do Estado resolveu consentir que os próprios interessados Luce, Rosa & Cia., façam a discriminação e demarcação das terras, no município de Passo Fundo. Os trabalhos tiveram início no princípio de 1917, sob a fiscalização imediata da Comissão de Terras e Colonização de Erechim”. (Ducatti Neto, 1981, p. 75).

A companhia Luce & Rosa passa então a permutar terrenos que possuía em Encantado do Sul e Guaporé por terras em Erechim. Sua atuação também foi notória no estado de Santa Catarina. Segundo Comassetto, “No lado catarinense, foram formadas as colônias de Nova Santa Cruz, a Fazenda Barra Grande e Nova Teutônia (hoje, município de Arabutã), a Colônia Uvá e a Colônia Poço Rico (no atual município de Itá), Monte Alegre, Nova Milano e São Raphael (...)” (Comassetto, 2007, p. 8). No Rio Grande do Sul, na região de Erechim, a empresa detinha 39.915 hectares, repartidos em 1.279 lotes rurais. “Destes, 504 ficavam na colônia Barro (atual Gaurama), abrangendo Três Arroios, e outros 775 nas colônias Dourado e Rio Novo” (Ducatti Neto, 1981, p. 93). Os colonos que vieram pela companhia “(...) na maioria, eram de origem italiana, alemã e alguns espanhóis” (Tedesco, 2022, p. 38).

O meio de transporte ferroviário seria responsável por estruturar o território gaúcho, promovendo a defesa das fronteiras brasileiras, com o incentivo à ocupação, e a valorização das terras devolutas, favorecendo o desenvolvimento da atividade industrial e agropecuária (**Fig. 21**), permitindo um salto no âmbito econômico do estado sulista (Barpi, 2013).

pág. 83

Fig. 21 – Floresta de araucárias transformada em lavoura no RS, 1944.

Fonte: Acervo da Funai.



Sobre a importância da produção e escoamento agrícola no processo de urbanização daquele período, Caron (2012) pontua que:

A produção agrícola, nos moldes europeus, passou a ser a grande opção para esses novos princípios da esfera pública na reconfiguração do território rural. Ela era vista como modelar em termos de convivência social, geração de braços para o trabalho na terra, disseminadora de dimensões culturais e religiosas, e expressaria um novo formato de concepção de trabalho numa estrutura capitalista nascente no Brasil e desenvolvida de uma forma mais avançada em algumas regiões do mundo ocidental. Seria, desse modo, fundamental para induzir processos industrializantes no país, uma vez que fomentaria a oferta de matérias-primas a custo baixo para outros setores da economia e facilitaria a constituição de um trabalhador – de modo especial o trabalhador e o consumidor urbano em geral. (Caron, 2012, p. 221).

Sobre este ordenamento territorial, de modo a reconhecer a relevância da atuação conjunta da companhia ferroviária belga e das companhias colonizadoras – ICA e LRC – no desenvolvimento da urbanização regional, esta pesquisa estabeleceu uma breve apreensão acerca da formação inicial de cada núcleo urbano gerado ou impulsionado pela construção da linha férrea do recorte estudado, que abrange o prolongamento da estrada de Passo Fundo à cidade de Marcelino Ramos, concluído em 1910 (**Tabela 1**). As estações que compõe o prolongamento da linha são:

Estações	Localização (km)	Inauguração
1. Passo Fundo*	336,90	31/01/1898
2. Arroio Miranda	343,90	23/09/1933
3. Maquinista Maino	354,00	19/01/1926
4. Coxilha*	362,70	03/05/1910
5. Meneguetti	366,80	23/09/1923
6. Engenheiro Luis Englert	376,50	21/07/1934
7. Sertão*	383,00	03/05/1910
8. Erechim (Getúlio Vargas)*	393,00	03/05/1910
9. Erebangó*	402,90	03/05/1910
10. Capo-Ere*	420,40	03/05/1910
11. Gauer	433,10	07/07/1928
12. Paiol Grande (Erechim)*	442,40	30/08/1910
13. Becker	461,00	?/12/1940
14. Baliza*	461,70	30/08/1910
15. Gaurama (Barro)*	483,30	30/08/1910
16. Viadutos*	486,10	25/10/1910
17. Canavial	499,90	25/10/1910
18. Marcelino Ramos (Alto Uruguai)*	513,40	25/10/1910

Tabela 1 – Estações férreas do prolongamento Passo Fundo - Marcelino Ramos, da linha Santa Maria – Marcelino Ramos.

*: núcleo urbano gerado ou impulsionado pela ferrovia.

Fonte: Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das estações 1874 – 1959, IPHAE, 2002.

Estações de Passo Fundo, Coxilha e Sertão

Os primórdios da cidade de Passo Fundo muito antecedem a criação do prolongamento da ferrovia. O início da ocupação da região por europeus, onde hoje situa-se a cidade, foi marcado, ainda nas primeiras décadas do século XVII, pela presença espanhola no desenvolvimento das missões jesuíticas. Segundo Ferretto (2012):

Em 1632, se estabeleceu em Passo Fundo a Missão de Santa Tereza dos Pinhais, que reuniu mais de quatro mil índios catequizados (Buenos Aires somente em 1725 contaria com uma população de cinco mil pessoas). A Missão de Santa Tereza dos Pinhais, décadas antes de Santo Ângelo, São Miguel e outras, reunia população superior à maioria das cidades platinas de época. (Ferretto, 2012, p. 19).

O estabelecimento dos jesuítas na região está coligado, ainda, com a prática de outro grupo: os bandeirantes. Enquanto a estratégia de conquista territorial jesuítica pautava-se na catequização, por meio da criação de reduções, os bandeirantes:

(...) tinham como objetivo a captura dos indígenas aldeados a fim de comercializá-los como mão de obra escrava, resultando assim no êxodo indígena e jesuíta em direção ao sul e na criação de novos povoados missioneiros na chamada zona do Tape. Em 1633 o incipiente povoado foi transmigrado para uma posição mais ao sul. (...) Tratava-se de um povoado próspero e de localização estratégica. Sua população superou quatro mil pessoas. (Tedesco, 2022, p. 330).

Cinco anos após sua fundação, a redução de Santa Tereza sofre uma invasão por parte dos bandeirantes e, ainda de acordo com Tedesco (2022):

Grande parte dos indígenas fora capturada e remetida para São Paulo, onde foram comercializados como escravos. Plenamente cientes da localização estratégica da redução, os bandeirantes estabeleceram ali o arraial do Igai ou dos Pinhais. Seria esse o primeiro povoado fundado pelos paulistas no Rio Grande do Sul. Durante mais de três décadas o local serviu como base de apoio para a penetração luso-brasileira em direção ao interior sul-rio-

-grandense – então domínio da coroa espanhola – auxiliando na tomada dos demais povoados missioneiros e também em campanhas militares (...). (Tedesco, 2022, p. 217).

O início da ocupação urbana da região de Passo Fundo data de 1827. “Em 1834, a região de Passo Fundo passou a constituir o 4º distrito de Cruz Alta, tendo sido erguida no povoado, um ano depois, a primeira capela chamada de Nossa Senhora da Conceição de Passo Fundo” (Ferretto, 2012, p. 22). A consolidação oficial da área remonta a 1850, com a “Lei de Terras”⁷. A atividade ali desenvolvida, destarte, restringia-se à agropecuária voltada ao comércio interno. Segundo Kerber (2017):

Naquele ano (1850), o miliciano Manoel José das Neves ganhou o direito de ficar em terras onde atualmente está localizado o perímetro urbano do município de Passo Fundo, iniciando um lento processo de ocupação deste território por lusos brasileiros e, posteriormente, por imigrantes europeus. Inicialmente as posses e concessões se deram principalmente a elementos das milícias imperiais e as áreas foram utilizadas notadamente para a pecuária. (Kerber, 2017, p. 33).

Passo Fundo emancipou-se de Cruz Alta em 1857, abrangendo oficialmente uma área de 80 mil quilômetros quadrados (**Fig. 22**).

Durante os anos que sucederam a emancipação do município, poucas mudanças foram observadas no cenário socioeconômico e populacional. É com a chegada da ferrovia em 1898, somada à ação das companhias colonizadoras, no período de transição dos séculos, que se observa a expansão urbana e populacional de Passo Fundo.

A ferrovia viabilizou a articulação econômica de Passo Fundo ao estado e ao centro do país; já a colonização europeia promoveu a disseminação de práticas agrícolas e também a exploração de florestas nativas (...). Somente a partir da fundação das colônias europeias ao longo da ferrovia o município de Passo Fundo efetiva-se como um pólo de desenvolvimento da região (...). (Ferretto, 2012, p. 24).

⁷A Lei de Terras de 1850 (Lei nº 601), sancionada em 18 de setembro daquele ano, foi a primeira tentativa de regular a propriedade privada no Brasil. Ela determinou que as terras devolutas e sesmarias sem documentação legal seriam cedidas mediante pagamento e restringiu o acesso à terra à compra, excluindo pobres, imigrantes e negros livres. A lei incentivou a concentração fundiária, oficializou o modelo de latifúndios, agravou a violência no campo e condenou a agricultura a um longo período de atraso técnico. Seus objetivos eram organizar a propriedade privada, regularizar terras de grandes posseiros, estimular a imigração europeia e gerar mão de obra assalariada para a agricultura.



Fig. 22 – Planta esquemática da freguesia de Passo Fundo em 1853.

Fonte: Ferretto, 2012, p. 61.

A relevância da instauração da linha férrea em Passo Fundo foi tamanha, que, a partir de 1898, nota-se uma inversão na centralidade da cidade em razão do novo equipamento urbano (Figs. 23 e 24). A expansão urbana, que se dava no sentido oeste, volta sua ordenação para a direção sudeste. De acordo com Gosh (2005):

A região periférica à estação ferroviária passou a concentrar praticamente toda a atividade urbana – serviços, comércio e lazer – e fez surgir um novo pólo entre ela e a Rua do Comércio (atual Avenida Brasil), dinamizando a igreja matriz. A estação ferroviária deslocou o antigo centro, que se desenvolvia ao longo do caminho de tropas, para o entorno da praça Marechal Floriano onde se desenvolveu o centro comercial e financeiro da cidade. Essa inversão na estrutura da urbanização da cidade valorizou a área próxima à estação férrea e proporcionou o surgimento de bairros residenciais de classe operária que passaram a se desenvolver no seu entorno. (Gosh, 2005, p. 77 *apud* Ferretto, 2012, p. 64).

Já a estação de Coxilha era “considerada uma estação secundária de Passo Fundo” (Fig. 25) (Kerber, 2017, p. 37). Escassas são as informações acerca do surgimento da cidade. De acordo com dados da própria prefeitura, o nome do povoado se deve às características geográficas da região, que possui relevo elevado, formado por colinas onduladas. Foi justamente o relevo de Coxilha que promoveu o início da ocupação do local: os primeiros colonos viam no terreno inacessível uma espécie de proteção contra os possíveis ataques de indígenas que habitavam a região, em sua maioria, da etnia Kaingang.

Ainda de acordo com informações fornecidas pela prefeitura, a ocupação europeia de Coxilha iniciou-se em 1840, com a instauração da Fazenda das Coxilhas pelo coronel Francisco de Barros Miranda (1832-1890) e por Manoel de Souza, que promoveram no local a atividade pecuária. O pico de desenvolvimento de Coxilha se deu com a construção da ferrovia. A estação de Coxilha foi inaugurada em 03 de maio de 1910 e, com ela, foi possibilitada a exploração e a exportação da madeira araucária. A partir de 1910, Coxilha tem suas paisagens marcadas pela presença de madeiras e fábricas do ramo, que também se destacavam na alimentação das locomotivas.

pág. 90

Fig. 23 – Planta da freguesia de Passo Fundo em 1918.

Fonte: Ferretto, 2012, p. 61.

pág. 91

Fig. 24 – Estação Passo Fundo, 1926.

Fonte: Relatório da VFRGS.

pág. 92

Fig. 25 – Trecho ferroviário entre Passo Fundo e Marcelino Ramos, com destaque para a proximidade entre as estações de Passo Fundo e Coxilha.

Fonte: Kerber, 2017, p. 37; com adaptação da autora.

- 91 Da ordem dos trilhos ao progresso contestado:
A urbanização do território de Erechim (RS) pela *Auxiliaire des Chamins de Fer au Brésil* na Primeira República





Coxilha:
estação secundária.

Passo Fundo:
estação onde se inicia o
prolongamento da ferrovia.

Segundo dados do IBGE, o município de Coxilha é instalado somente em 1º de janeiro de 1993, tendo sido desmembrado de Passo Fundo em 20 de março de 1992.

A estação de Sertão, assim como a de Coxilha, foi inaugurada em 03 de maio de 1910. Sertão era um distrito de Coxilha, e integrava o município de Passo Fundo (**Fig. 26**). A região passou a ser ocupada por imigrantes italianos a partir da construção dos trilhos da ferrovia. O povoado, que cresceu devido à prática madeireira unida à atividade da linha férrea, produzindo a lenha necessária ao funcionamento das locomotivas, foi oficialmente instaurado em 1918, segundo dados do IBGE. Conforme Tedesco (2022), o início da ocupação europeia da região data de 1840, quando as terras foram apropriadas pelo mesmo coronel Barros de Miranda.

Em região próxima (Sertão e Coxilha), a construção da estrada de ferro que atravessava a região contribuiu para a intensificação da procura por terras e para o interesse na regulamentação e legitimação de antigas apropriações. A região de Sertão foi, até sua emancipação, uma seção do distrito de Coxilha, o qual integrava o município de Passo Fundo. (Tedesco, 2022, p. 124).

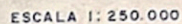
O nome escolhido para a cidade faz alusão à sua rica vegetação, à época, virgem e repleta de pinheiros. De acordo com informações da prefeitura municipal, foi a exploração destas florestas que garantiu o sucesso da povoação. Posteriormente, desenvolveu-se no local a agricultura, sendo popularizado na região, principalmente, o cultivo do trigo e do milho. De acordo com o IBGE, Sertão torna-se distrito em 05 de agosto de 1933, e município, três décadas depois, em 05 de novembro de 1963.

pág. 94

Fig. 26 – Limites territoriais de Sertão, s/d.

Fonte: Arquivo Histórico Regional da Universidade de Passo Fundo.

SERTÃO



Estação de Getúlio Vargas (originalmente estação Erechim)

O surgimento de Getúlio Vargas, originalmente Erechim, remonta à urgência pela criação de uma sede para a Colônia de Erechim. Tomando como base a Monografia do Município de Getúlio Vargas, de 1953:

Premido não só pela insuficiência das outras colônias, como para atender antigos colonos de várias procedências, que se estavam instalando tumultuariamente na região, atraídos pela fertilidade das terras e pela presença da estrada de ferro, em construção, o Governo do Estado, em data de 6 de outubro de 1908 resolveu a criação da Colônia de Erechim, nome proposto pela Diretoria de Terras e Colonização que em dialeto bugre (herê-chim), quer dizer campo pequeno. (...) Sua área era, então, de 90.000 hectares, mas com tendência a aumentar, com o natural desenvolvimento, ao longo da estrada de ferro, procurando o Rio Uruguai, divisa no nosso estado com o de Santa Catarina. (Stumpf, 1953, p. 47).

A definição do local da primeira sede da Colônia ocorreu em 08 de julho de 1909 e, uma semana depois, foram iniciados os trabalhos de campo para apreensão dos dados do sítio, numa área de 500 hectares. Ainda conforme o documento:

A formação da sede, com trabalhos de derrubada, teve começo em outubro de 1909, principiando a construção de casas no mês de fevereiro do ano seguinte. Justamente nesta época chegou a primeira turma de imigrantes à colônia, composta de quatro famílias de 28 pessoas, e mais oito isoladas, ao todo 36 imigrantes. Até 30 de junho, segundo dados também oficiais, haviam entrado 226 imigrantes de nacionalidade alemã, russa, francesa e austríaca, constituindo 31 famílias, além de dois solteiros, tendo ficado na colônia 207 e se retirado 19. (Stumpf, 1953, p. 47).

A nova sede encontrava-se há 5 quilômetros da estação férrea, o que facilitou o transporte dos recém-chegados, que desciam na paragem e percorriam o curto trajeto final em carroças. As primeiras construções competiam ao Estado, sendo elas: um chalé que abrigava o escritório da comissão, dois barracões para abrigar os imigrantes, depósito de materiais e enfermaria (**Figs.**

27, 28 e 29). Já no ano seguinte, contudo, o local urbanizou-se com a abertura das principais ruas. Ainda em 1910, a cidade já possuía cinquenta casas habitadas, e dispunha de ao menos mais vinte e duas casas em construção.

A primeira providência da Comissão Colonizadora, nesse setor, foi, como não poderia deixar de ser, a construção da estrada de rodagem ligando a sede à então Estação Erechim. (...) Outrossim, pelos imigrantes chegados e estabelecidos foram construídos, até 1910, 11.250 metros de caminhos nacionais (...). Desde a fundação da colônia, até 30 de junho de 1910, haviam sido medidos 737 lotes coloniais, dos quais 470 por contrato pessoal da comissão e 227 por contrato com os agrimensores Candido Ney Passos, Hyalmar Tufvesson e João Alberto Netzou. (...) Desses 737 lotes, em setembro de 1910, achavam-se ocupados 200 e 537 ainda disponíveis. (...) (Stumpf, 1953, p. 47).

A prosperidade da nova sede conecta-se ao desenvolvimento da estrada de ferro, onde o governo do Estado promovia a continuação de sua construção “para que não faltasse ao novo núcleo, esse indispensável, para a época, meio de comunicação e transporte” (Stumpf, 1953, p. 14). Este fato garantiu que em 1911 a colônia já estivesse habitada por 14.400 pessoas e, em 1915, por 27.359 pessoas.

A transferência da sede da Colônia para, então, Paiol Grande, foi justificada pela distância de Getúlio Vargas em relação à estrada de ferro (**Fig. 30**). “Em 20 de abril de 1915 começa nossa cidade a perder a liderança que vinha mantendo na região com galhardia (...)” (Stumpf, 1953, p. 15). À época em que se emancipou de Erechim, em 1918, a cidade já contava com 38.526 residentes.

pág. 97

Fig. 27 – Getúlio Vargas em 1912.

Fonte: Monografia do Município de Getúlio Vargas, 1953.

pág. 98

Fig. 28 – Vista de Getúlio Vargas em 1916.

Fonte: Monografia do Município de Getúlio Vargas, 1953.

pág. 99

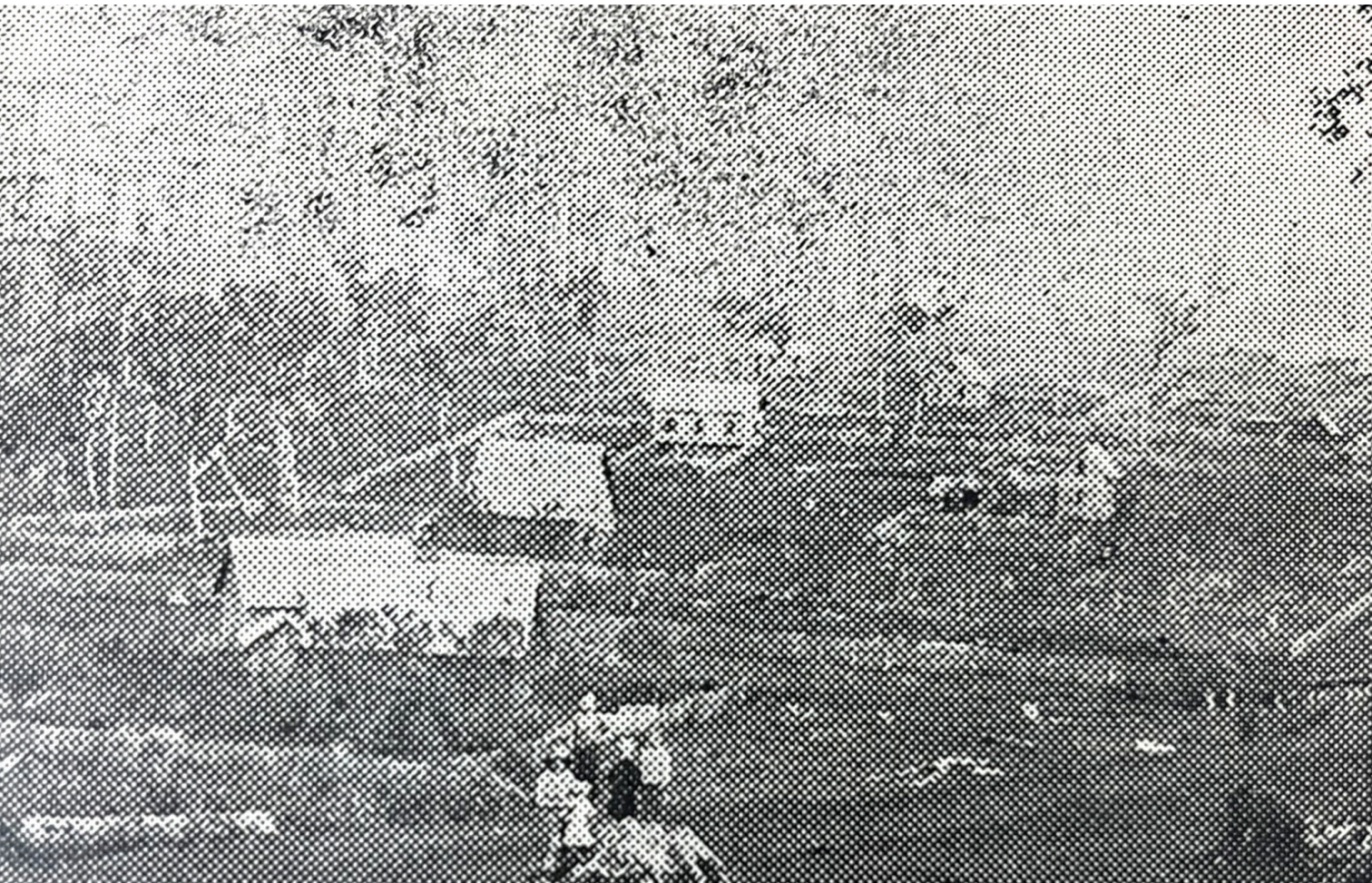
Fig. 29 – Getúlio Vargas, então povoado de Erechim em 1918.

Fonte: Monografia do Município de Getúlio Vargas, 1953.

pág. 100

Fig. 30 – Limites territoriais de Getúlio Vargas, s.d.

Fonte: Arquivo Histórico Regional da Universidade de Passo Fundo.







MUNICIPIO DE GETULIO VARGAS R. G. do SUL BRASIL

Organizou Longines Malinowski
na gestão do Prefeito Ernesto Bergamini
Escala 1:200.000



LEGENDA

CIDADE
VILAS
POVOADOS
LIMITES MUN.
DIVISAS DIST.
EST. DE FERRO
EST. DE PODAGEM
CAM. VICINAL
L. TELEFÔNICA
L. POT. ELÉTRICO

ÁREA: 1215 KM²
POPULAÇÃO: 26.600H

Estações de Erebangó e Capó-Erê

Nas estações de Erebangó e Capó-Erê, inauguradas pela *Auxiliaire* em 03 de maio de 1910, também são detectados núcleos populacionais relevantes, embora haja insuficiência de dados acerca de suas origens. As histórias de ambos os núcleos se conectam ao processo de colonização a partir das ações conjuntas de companhias colonizadoras e empresa férrea, como é possível observar neste trecho do jornal *O Estado de São Paulo*, que data de 27 de julho de 1925:

“The Jewish Colonization Association”, poderosa companhia com sede em Londres, é uma agremiação filantrópica cujo escopo é estabelecer colônias israelitas sem afastar os elementos indígenas. (...) Nosso Estado possui colônias em Phillipson e perto de Summária, Quatro Irmãos e Erechim. A primeira já está quase que emancipada, a segunda tem uma área de 93.000 hectares e possui um ramal férreo de propriedade da “Association” de 20 quilômetros, ligando a sede em Quatro Irmãos a Erebangó. Além dos israelitas são admitidos italianos, alemães, fora os nacionais. A “Association”, que procura impulsionar a colônia, propôs no governo o prolongamento do ramal de Erebangó a Quatro Irmãos (...). Propõe a construção da estrada e ainda fazer um empréstimo ao governo para esse fim. (...) (Colônias Israelitas, *O Estado de São Paulo*, 27 de julho de 1925).

A ocupação europeia da região data de 1902, com o início da construção da linha férrea que liga Santa Maria a Marcelino Ramos. No mesmo ano em que foram inauguradas as estações de Erebangó e Capó-Erê, o arquiteto e engenheiro civil alemão Theodor Alexander Josef Wiedersphan (1878-1952)⁸, membro da *Auxiliaire*, abriu em Erebangó uma serraria a vapor. Outros fatos foram auspiciosos ao processo de povoamento do local, como a riqueza madeireira e a facilidade de exploração da mesma e a abertura de hospedarias e armazéns, que atendiam às famílias dos operários das empresas locais.

Após a emancipação de Getúlio Vargas em 1918, Erebangó tornou-se seu distrito, em 1925. Getúlio Vargas, à época, contava com uma população de 50.000 habitantes, que se distribuíram em sete distritos. Segundo Stumpf (1953):

⁸Theodor Alexander Josef Wiederspahn foi arquiteto, engenheiro e construtor, formado na Koenigliche Baugewebeschule de Idstein, na Alemanha. Em 1908, imigrou para o Brasil e se estabeleceu em Porto Alegre, onde se destacou como arquiteto autônomo após trabalhar com Rudolf Ahrons. Criou a primeira Escola de Artes e Ofícios e o primeiro Sindicato de Arquitetos e Construtores do Rio Grande do Sul. Entre suas principais obras em Porto Alegre estão o Hotel Majestic (Casa de Cultura Mário Quintana), o Museu de Artes do Rio Grande do Sul, o Memorial do Rio Grande do Sul, o Edifício Ely, a antiga Faculdade de Medicina da UFRGS e a Cervejaria Brahma. No interior do estado, projetou filiais de bancos e a fábrica Abra-mo Ebele.

O distrito de Erebangó que tem por sede a vila do mesmo nome, fica situada a noroeste da sede municipal, tendo uma superfície aproximada de 180 quilômetros quadrados e uma população de 3.474 habitantes. Foi ele criado pelo Ato nº. 15-A de 28 de Março de 1935 (...). (Stumpf, 1953, p. 47).

Sobre a formação de Capo-Erê (**Figs. 31, 32 e 33**), os dados históricos são ainda mais escassos. Sabe-se que o local prosperou com a abertura da estação férrea e, conforme o livro *Capítulos da História de Passo Fundo* (2022), em documento enviado pelo governante aos deputados, foi pautado que:

“O movimento imigratório no quinquênio de 1908 e 1912 foi o seguinte: em 1908 4.177; 1909 6.046; 1910 3.583; 1911 4.318; e no 1º semestre de 1912 4.378, totalizando 25.854 imigrantes”. Ainda no mesmo documento: “A sede da colônia distante 4,6 Km da estação férrea de Erechim conta com 237 prédios, inclusive os pertencentes ao Estado. Entre os edifícios construídos por iniciativa particular se destacam belos chalés e o templo protestante situado na praça principal, e sua população é superior a 2.000 habitantes. Possui a colônia diversos povoados: Erebangó, Capo-Erê, e Paiol Grande, que progridem com a sede”. (Tedesco, 2022, p. 221).

Estações de Baliza e Gaurama (Barro)

As estações de Baliza e Barro (atual Gaurama) foram inauguradas em 10 de agosto de 1910 pela *Cie. Auxiliaire*. De acordo com Alfredo Costa (1922), a primeira foi erguida em local inóspito, cerca de 8 quilômetros do sítio pré-estabelecido, por atrasos no processo construtivo. O *Almanaque Laemmert* (1921) descreve Baliza como:

Povoado, sede do pequeno núcleo colonial de igual nome, situado a 728m de altitude. Conta com 20 prédios, estabelecimentos commerciaes e officina. Está ligada à povoação de Erechim por uma linha telephonica e é servida pela estação de seu nome, da V.F.R.G.S, inaugurada em 30 de agosto de 1910. Dista de 20 quilômetros do povoado de Paiol Grande, 126 quilôme-

pág. 103

Fig. 31 – Vista da estação de Capo-Erê, ao fundo, em 1910.

Fonte: Acervo Waldemar Corrêa Stiehl.

pág. 104

Fig. 32 – Limites territoriais e divisão rural de Capo-Erê, s.d.
Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juarez Miguel Illa Font (Erechim).

pág. 105

Fig. 33 – Planta urbanística do povoado de Capo-Erê, s.d.

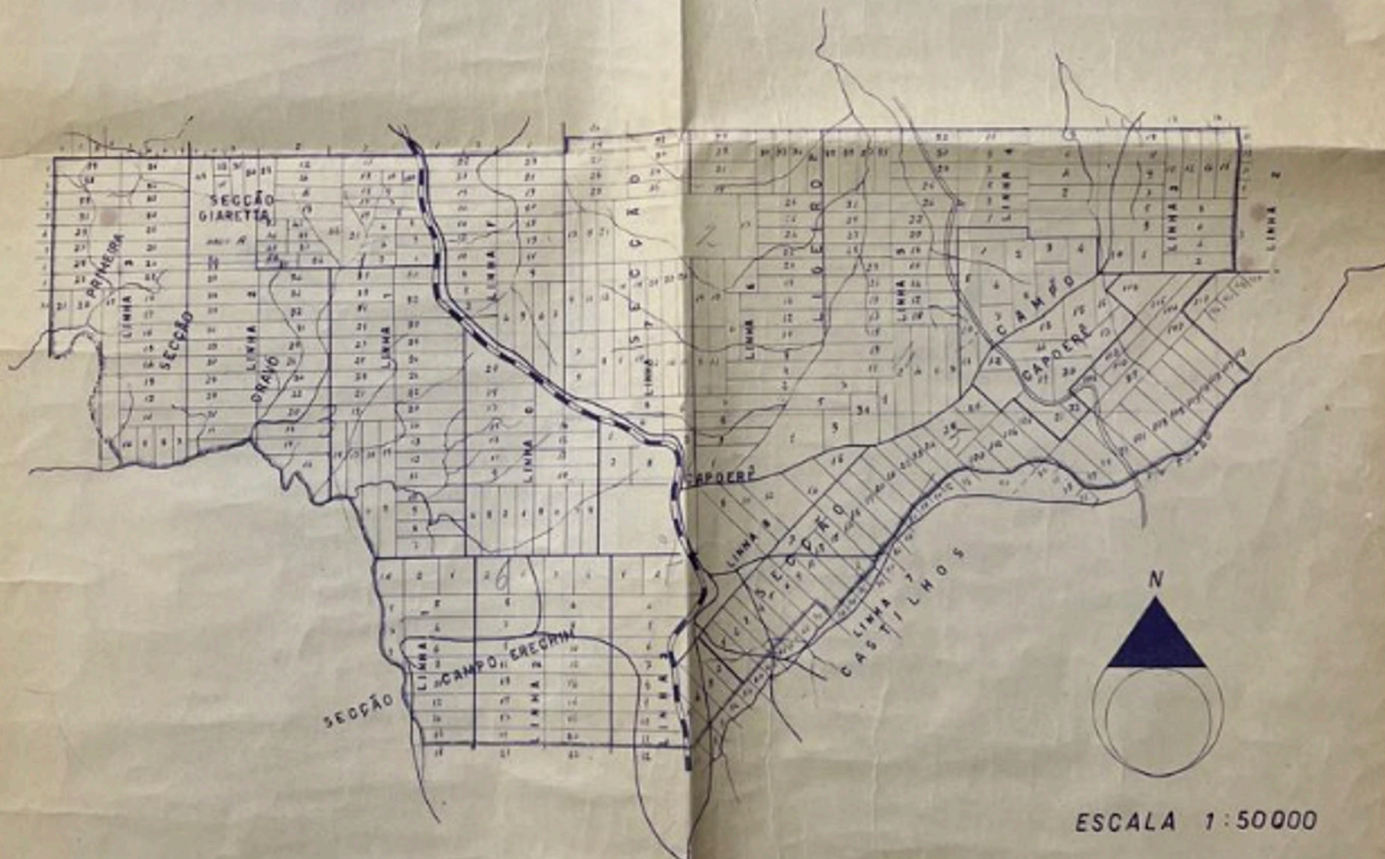
Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juarez Miguel Illa Font (Erechim).



PLANTA DO ~~FUTURO~~ DISTRITO DE CAPOERÊ



25.17.9 - Planta do povoado
Capoerê



tros de Passo Fundo, 481 quilômetros de Sta. Maria e 871 quilômetros de Porto Alegre. (*apud* IPHAE, 2002, p. 89).

O povoado de Baliza (**Figs. 34 e 35**) configura-se como um distrito do município de Gaurama, antiga Barro. A ação da companhia colonizadora Luce & Rosa, junto ao trabalho da Comissão de Terras, promoveu nesta área a imigração de poloneses, alemães e italianos na região.

Particularmente, a Colônia Barro (**Fig. 36 e 37**) se estabeleceu em 1907 no perímetro dos trilhos, com habitantes atraídos pela oportunidade de trabalho na construção da ferrovia que ligava o estado a São Paulo. Descrita no Almanaque Laemmert (1921) como “povoado, sede do importante núcleo colonial de igual nome (...)” (Almanak Laemmert: Administrativo Mercantil e Industrial, 1921, p. 4740), a Colônia Barro prosperou e se ordenou urbanisticamente com a abertura da estação. Antes das demarcações de terra executadas pelas iniciativas públicas e privadas previamente mencionadas, novos habitantes já se assentavam de forma orgânica ao longo dos trilhos.

De acordo com o histórico disponibilizado pela Prefeitura de Gaurama (antiga Barro), a plataforma ferroviária moldou também a colônia no âmbito sociocultural: lá aconteciam negociações, encontros, encomendas e feiras com os bens de consumo locais. Ainda de acordo com a Prefeitura, evidenciou-se na colônia, além das nacionalidades já citadas, a presença de imigrantes russos, lituanos, ucranianos, holandeses, prussianos, austríacos, espanhóis e portugueses.

pág. 107

Fig. 34 – Planta urbanística da Vila Baliza e loteamento rural, s.d.

Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juarez Miguel Illa Font (Erechim).

pág. 108

Fig. 35 – Estação de Baliza, em 1910.

Fonte: Arquivo Histórico Municipal.

pág. 109

Fig. 36 – Planta urbanística da Vila Barro e loteamento rural, s.d.

Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juarez Miguel Illa Font (Erechim).

pág. 110

Fig. 37 – Estação de Barro (atual Gaurama), em 1936.

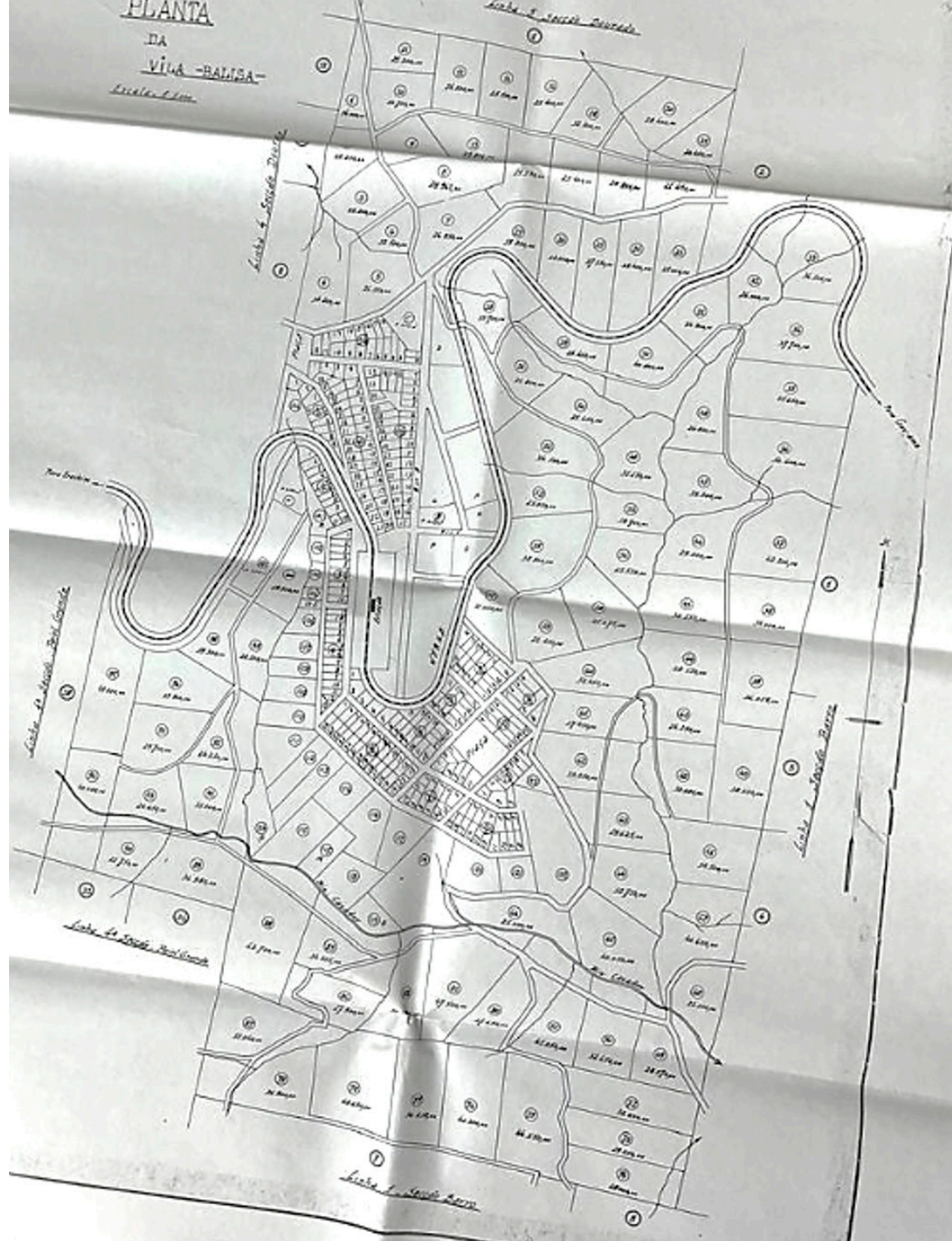
Fonte: Arquivo Histórico Municipal.

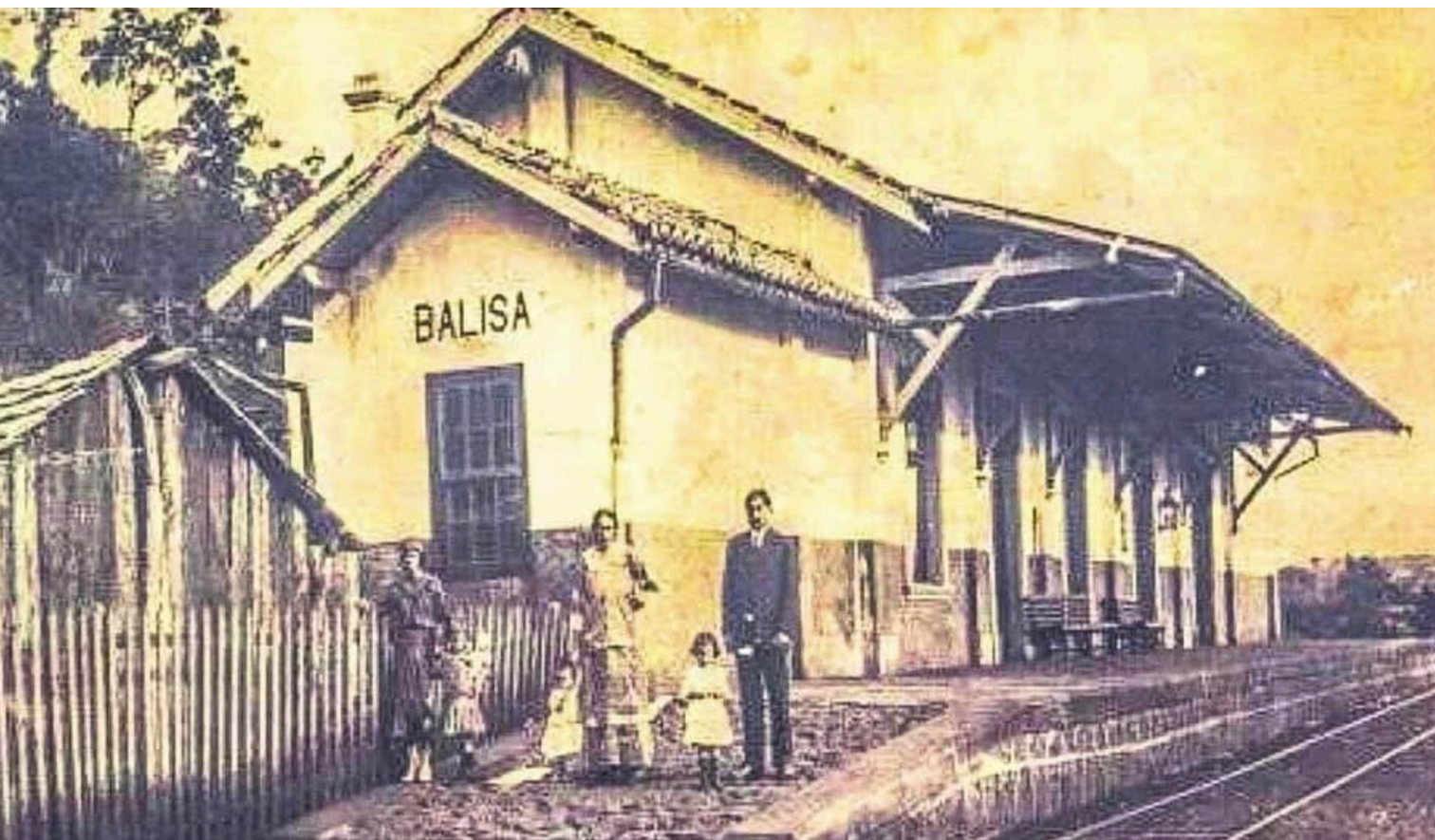
PLANTA

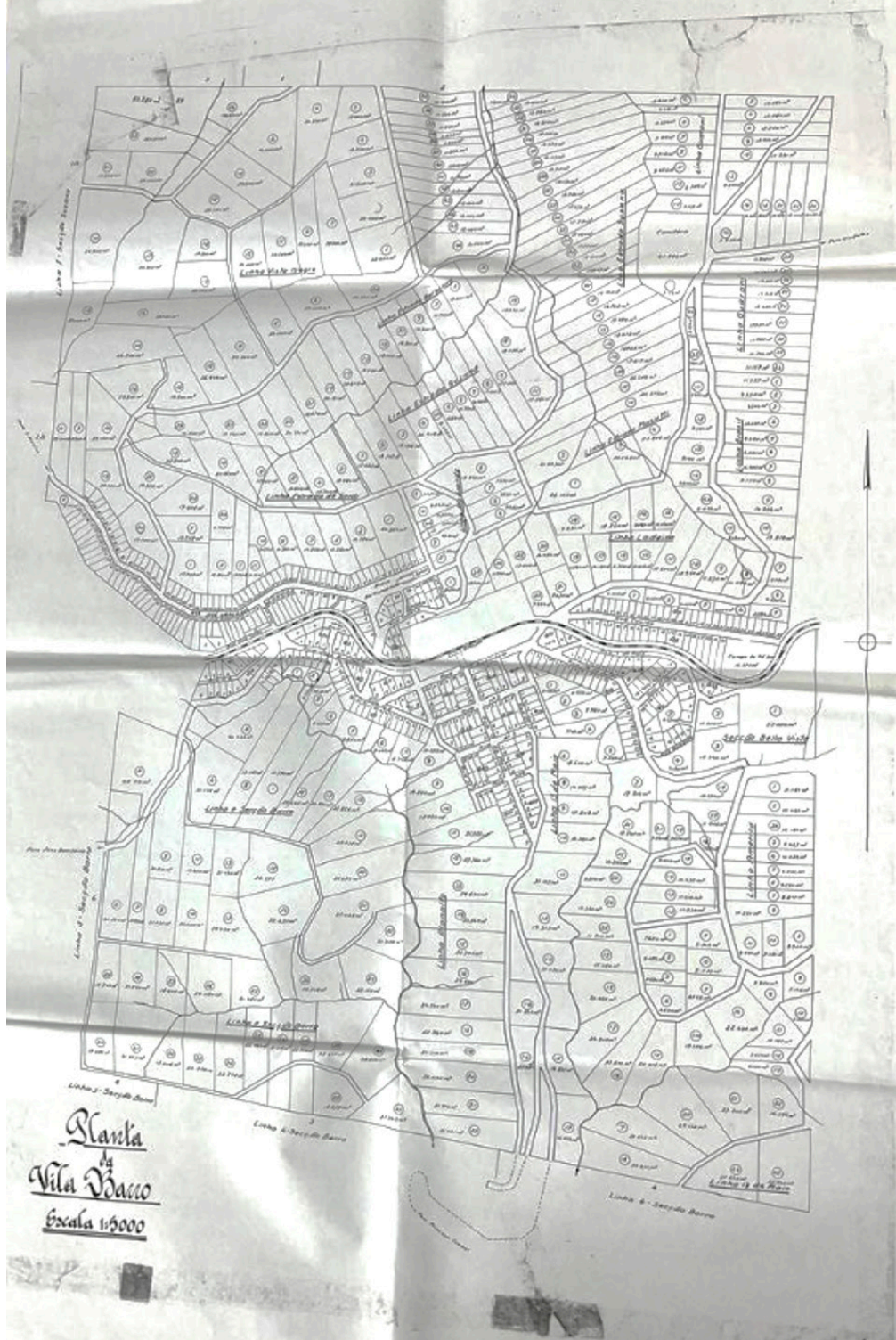
DA

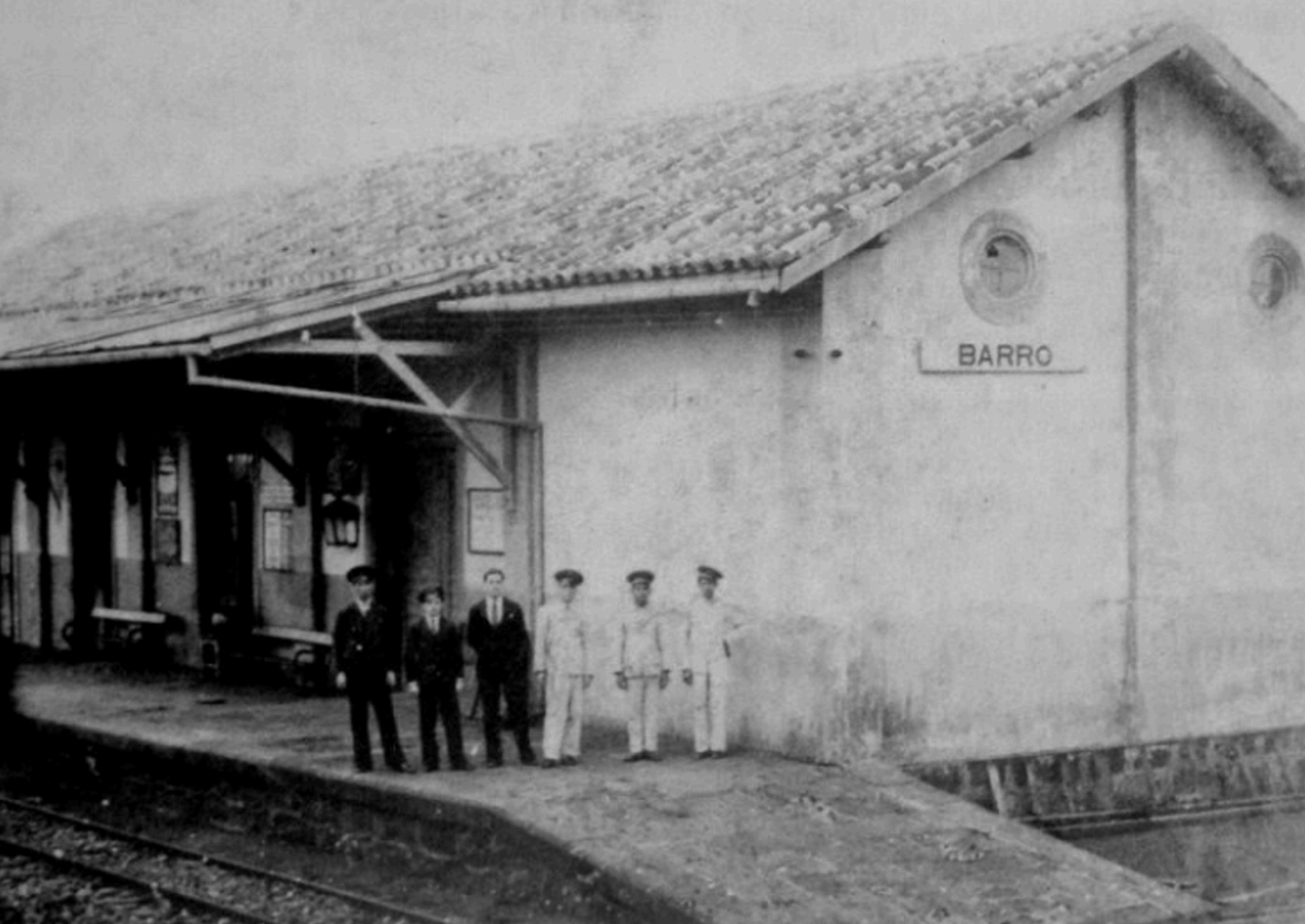
VILA - BALISA -

Escala 1:1000









Estação de Viadutos

A história de Viadutos também se interliga ao desenvolvimento da estrada de ferro. Inaugurada em 25 de outubro de 1910, a estação férrea de Viadutos (**Fig. 38**) começou a atrair os primeiros habitantes ainda em 1908, pelas possibilidades de trabalho na construção dos trilhos. Segundo Asturian (2012):

Os operários que trabalhavam na construção da ferrovia foram se estabelecendo às margens da estrada, formando pequenos núcleos populacionais. Com o término da construção da ferrovia, aumentou o fluxo migratório: chegavam levas de italianos, alemães, poloneses, suecos, russos entre outras etnias, além de índios e caboclos que já habitavam a região. As levas eram constituídas, geralmente, pelas famílias dos operários da estrada de ferro, seus parentes e amigos. (Asturian, 2012, p. 31).

No *Almanaque Laemmert* (1921), Viadutos é descrita como:

Povoado, sede do pequeno núcleo colonial de igual nome de excelentes terras agrícolas, situado a 587m de altitude. Conta 15 casas e a capella de Sto. Antônio. É servido pela estação de seu nome, da V.F.R.G.S., inaugurada em 25 de outubro de 1910. Dista 29 quilômetros de Marcelino Ramos (...) (Almanaque Laemmert, 1921, p. 1782).

pág. 112

Fig. 38 – Estação Férrea de Viadutos, s.d.

Fonte: Arquivo Histórico Municipal.

pág. 113

Fig. 39 – Via principal em Viadutos – condições precárias, s.d.

Fonte: Arquivo Histórico Municipal.

Ao passo que se instalavam as primeiras casas e estabelecimentos comerciais nas proximidades da sede do povoado, crescia também o número de imigrantes, de maioria italiana, no interior, seguindo o percurso dos trilhos e abrindo espaço na mata para novas construções (**Fig. 39**).

A grande atividade econômica do povoado constituiu-se na derrubada da mata para a construção de casas e para o início do cultivo de cereais (milho e trigo), bem como a criação de animais que serviriam, essencialmente, para a subsistência. O que restava da madeira era vendido aos engenhos de serra - dessa forma, proliferaram serrarias na região. (Asturian, 2012, p. 16).





Cinco anos após a abertura da estação férrea, Viadutos já contava com pontos de comércio de variados segmentos. “Além das casas comerciais, a estação ferroviária, (...) foi responsável por alavancar o desenvolvimento social da localidade, aumentando assim, o povoado e o fluxo de pessoas que se deslocavam para o interior do mesmo.” (Asturian, 2012, p. 16). Assim como aconteceu em Barro (Gaurama), a paragem moldou o caráter cultural e socioeconômico do povoado: segundo dados da prefeitura, a estação promovia encontros, negócios, pequenas feiras e, principalmente, o transporte de pessoas e escoamento de produtos.

Estação de Marcelino Ramos

Em 28 de janeiro de 1857, a região “ainda inteiramente desconhecida” (Thomé, 1962, p. 17) que compreendia Marcelino Ramos passou a fazer parte, por decreto, do município de Passo Fundo. Àquela época, Marcelino Ramos chamava-se Alto Uruguai e qualificava-se como terceiro distrito do então novo município. Sobre o período que antecede a chegada da ferrovia, o autor da obra *Marcelino Ramos Histórico*, Lauro Thomé, coloca que:

Ao que se sabe, o território formava uma densa e compacta floresta, habitada aqui e ali por tribos indígenas. Nesse até então impenetrável e impenetrado mistério da natureza, medravam o açoita-cavalo, a canela preta, a canela amarela, o louro, a grapiapunha, o mata olho, a pitangueira, o araçá, o carvalho, o Quebracho, o ipê, a guatinga, o cedro, o pau-ferro, a inhanduva, o angico, a cabriúva, a coronilha, a guajuvira, a tarumã, a jaboticabeira, o viçoso pinheiro e a útil erva-mate, além de muitas e muitas outras. Animas e aves dos mais variados espécimes habitavam em seu seio, dando vida ao verde-azul profundo da floresta. (...) Rios, arroios e lajeados, cortavam em todas as direções o extenso território, de acidentada topografia. Montanhas elevadas e vales profundos distribuíam as pequenas águas dos lajeados e rios, afluentes do Pelotas-Uruguai. (...) Esse o ambiente reinante no solo virgem do hoje território de Marcelino Ramos, até por volta do ano de 1900. (Thomé, 1962, p. 17).

A região passa por um impulso colonizador a partir de 1908, quando recebe levas de imigrantes russos, poloneses, italianos e portugueses. Evidencia-se também, nesta cidade, a importância dos caminhos de ferro para o povoamento daquele espaço (**Figs. 40, 41 e 42**).

Deu-se a eclosão civilizadora, entretanto, com a vinda do pessoal destinado à construção da via férrea (...). Depois de aprovados os necessários estudos de que fora o chefe o engenheiro von Bock, atacou, em 1907, sob a direção do engenheiro Henrique Gursching, a extensão da linha, cujo traçado inicial se deve ao engenheiro Dr. Marcelino Ramos da Silva, ocasião em que chegaram os novos moradores que se localizaram nas proximidades da ponte ferroviária, mais tarde erguida. (Thomé, 1962, p. 18).

Corroborando com esta visão, no *Almanaque Laemmert* (1921), Marcelino Ramos aparece como sendo um:

Povoado, sede do núcleo colonial de igual nome, que ocupa a parte norte da Colônia de Erechim, situado à margem esquerda do Rio Uruguay, defronte a barra do Rio do Peixe (...). Foi iniciado após a inauguração da estrada de ferro e muito tem se desenvolvido pela sua excelente posição geográfica, constituindo um importante centro comercial. (...) Conta com várias ruas e praças e o número de prédios atinge a 140. (Almanaque Laemmert, 1921, p. 1784).

Em contraste ao sucesso comercial relatado no *Almanaque* (1921), quando o povoado já havia se estabelecido, Thomé (1962) relata as dificuldades iniciais enfrentadas pelos novos moradores. “A vida desses pioneiros anônimos foi mais do que uma epopeia, algo dantesco e quase inconcebível” (Thomé, 1962, p. 20). Os imigrantes recebiam, da Diretoria da Colônia, cinquenta mil réis por pessoa, mas a eles não era assegurada nenhuma moradia.

Chegados à terra que lhes fora reservada, eram os colonos confiados à própria sorte, e aí começava o sacrifício... Nem terra, nem casa. O que na verdade recebiam não era mais do que mata, e mata virgem. Ao trabalho, pois, e árduo, desconhecido, imprevisto. (...) Começava a labuta para a construção da tosca moradia, coberta de palha. (Thomé, 1962, p. 18).

pág. 116

Fig.40 – Marcelino Ramos em 1914: alguns poucos prédios, a estação ferroviária e a ponte.

Fonte: Marcelino Ramos Histórico

pág. 117

Fig.41 – Vista de Marcelino Ramos em 1914.

Fonte: Marcelino Ramos Histórico.

pág. 118

Fig. 42 – Confraternização de engenheiros e funcionários da ferrovia em Marcelino Ramos, em 1908.

Fonte: Marcelino Ramos Histórico.







A subsistência consistia, a princípio, em sementes enviadas pela Diretoria da Colônia: “(...) um quarto de saco de milho, feijão preto e alguns punhados de sementes diversas. Dois machados, duas foices e dois facões era quanto recebia cada família do escritório da Colônia, a título de apetrechos da lavoura” (Thomé, 1962, p. 21). Até que a lavoura comesse a render para além da subsistência, o comércio das famílias pautava-se na “troca” de itens na venda mais próxima. Foi somente nos anos de 1907 e 1909 que se estabeleceram casas comerciais, quando “por essa época falava-se já da “Estação Alto do Uruguai”, ou simplesmente “Alto Uruguai”, nome com que seria batizada a estação e se incorporaria ao lugar (...)” (Thomé, 1962, p. 27).

Para o arremate deste capítulo, é fundamental reafirmar que a transição do século XIX para o XX no Brasil e, em especial, no contexto do Rio Grande do Sul, foi marcada por um ordenamento espacial significativo, embasado no planejamento regional orientado pela expansão da malha ferroviária. À luz dos acontecimentos discurridos, evidenciou-se que a interligação entre o transporte ferroviário e a colonização não só facilitou o escoamento da produção agrícola, mas também fomentou a urbanização e a formação de novas comunidades, que se tornaram parte integrante do tecido social e econômico do estado, promovendo a ocupação de áreas que, pela ótica positivista, encontravam-se subaproveitadas.

Conforme posto, os ideais positivistas que permeavam as ações estatais nesse período refletiram-se na execução da *ordem* pela organização espacial e articulação territorial, com a participação ativa de agentes como o Estado, as companhias colonizadoras e as empresas ferroviárias. A *Jewish Colonization Association* e a Luce, Rosa & Cia. Ltda. foram protagonistas nesse processo, contribuindo para a colonização e o desenvolvimento econômico da região, ao mesmo tempo em que buscavam atender às demandas de imigração e de exploração de recursos naturais.

Nesse sentido, a análise das ações conjuntas das entidades citadas evidencia que a ferrovia atuou como um infraestrutura catalisadora de mudanças estruturais. A malha ferroviária, ao interligar áreas até então isoladas, possibilitou o ordenamento e a valorização das terras, promovendo a urbanização e a formação de novas comunidades. As companhias ferroviárias, em parceria com as empresas colonizadoras, desempenharam um papel fundamental na atração de

imigrantes, que encontraram nas colônias agrícolas uma oportunidade de recomeço e de inserção no tecido produtivo.

Portanto, a abordagem deste cenário revela que o ordenamento regional – mesmo não tratado como tal, distante daquilo em voga na segunda metade do século XX –, guiado pelos ideais positivistas e pautado na busca pela racionalização do espaço, foi um elemento central na transformação do Alto Uruguai Gaúcho, contribuindo para a construção de uma nova ordem social e econômica, que se refletiria nas dinâmicas urbanas brasileiras daquele período. A interdependência entre a infraestrutura de transporte e a colonização é um testemunho da complexidade e da riqueza desse processo histórico, que moldou não apenas o espaço geográfico, mas também as vidas e as identidades dos que nele habitaram, reafirmando o ideário da “ordem” que se almejava com a Proclamação da República, mas a que preço?

CAPÍTULO 3

PROGRESSO:

IMPACTOS E CONFLITOS

Conforme verificado previamente nesta pesquisa, no início do século XX, o Brasil vivenciou um período de intensas transformações sociais, políticas e econômicas, impulsionadas por ideais que buscavam a modernização e o progresso. No Rio Grande do Sul, este fenômeno se manifestou de maneira singular, refletindo-se nas políticas de colonização, na expansão da infraestrutura ferroviária e na organização urbana. O positivismo, enquanto corrente filosófica e política, emergiu como um dos principais motores desse movimento, promovendo uma visão de mundo que valorizava o progresso como base fundamental para o desenvolvimento da nação. Este capítulo se propõe a explorar como os princípios positivistas influenciaram as ações do Estado e de agentes sociais na construção de um novo paradigma de desenvolvimento regional, tensionando e moldando não apenas a paisagem física, mas também as relações sociais e as identidades culturais que emergiram nesse processo. A análise desse fenômeno revela a intersecção entre ideais filosóficos e práticas concretas, evidenciando a complexidade e gerando impactos, positivos e negativos, no caminho trilhado em direção ao almejado “progresso” no sul do Brasil.

O movimento Positivista surge com o filósofo francês Isidore Auguste Marie François Xavier Comte (1798-1857), ou simplesmente Auguste Comte, que pretendia alcançar a “regeneração da humanidade” a partir do discurso presente em suas obras literárias, que datam de 1830 a 1854. A formação da filosofia de Comte foi altamente influenciada pelo contexto da época, onde o liberalismo europeu moldava o século XIX com noções de direito natural, liberdade como expressão da realidade e valorização do indivíduo no âmbito político, cultural, moral e

econômico. Concomitantemente, ocorre o triunfo do cientificismo: indo diretamente de encontro aos preceitos liberais, onde cabia a valorização das vontades e dos pensamentos individuais, a ideologia cientificista “reconhece uma só natureza material, que engloba e explica o mundo dos valores e o mundo dos fatos” (Ribeiro, 2017, p. 7).

Além disso, fortemente influenciado pelo evolucionismo de Darwin, Comte concebia a história como um caminho linear e que as sociedades caminhavam, em graus diferenciados, para a civilização e o desenvolvimento. É a partir deste fundamento que entendemos outros dois princípios básicos positivistas. Primeiro, a hierarquia das ciências, ideia de Comte que defendia uma classificação do pensamento humano e onde as ciências sociais ocupavam o topo do processo evolutivo da ciência. (Oliveira, 2010, p. 234).

Fundamentado em experimentos empíricos, os quais seriam os únicos capazes de “conceber verdadeiras características da natureza e do mundo” (Mainka, 2014, p. 5), o Positivismo encontrou no pensamento científico uma alternativa e uma resposta ao caráter abstrato do pensamento liberal. Haveria apenas uma forma de se obter conhecimento: a experiência científica (Ribeiro, 2017). Assim, o movimento positivista avança internacionalmente e torna-se o principal guia do pensamento do século XIX.

As ideias de Auguste Comte chegaram à América Latina em um contexto de luta por independência e emancipação política. Para os países latino-americanos, o século XIX é um período de transição entre a antiga conjuntura de colônia e a nova identidade de uma nação independente. Nesse sentido, o movimento ilustrou o anseio pela evolução da humanidade, estabelecido nos países emergentes que buscavam um “estágio avançado de desenvolvimento” como alternativa ao “atraso” da organização colonial (Pinto, 1982, p. 35).

Na busca por um sistema político que eliminasse o arbitrário, Comte recorreu então à Romana como forma de organização do estado político positivo e formato legítimo para levar a sociedade ao progresso. Sua principal preocupação era buscar um modelo que conseguisse, diante do caos do contexto político da França desde a Revolução Francesa até o segundo reinado, conciliar o espírito da **ordem** e do **progresso**. Ele aponta por fim que a elevação

da política ao nível das ciências a tornaria positiva e, assim, capaz de se ocupar em organizar a sociedade na marcha da civilização. (Oliveira, 2010, p. 236, destaque nosso).

Assim, o Positivismo foi responsável por “prover aos latino-americanos um sistema de ideias e costumes que superasse as formas sociais e psicológicas consideradas antigas”, reorganizando as ideologias nacionais na busca pelo progresso intelectual, político, social, econômico e material (Santos, 2015, p. 385). No Brasil, o movimento positivista, enraizado desde o período imperial, ganhou força no fim do século XIX como uma resposta à turbulenta conjuntura nacional, caracterizada por crises econômicas, instabilidade política e desigualdade social.

Há divergências entre o período exato em que as ideias positivistas chegaram ao Brasil. Trindade (1999) aponta que já havia discípulos de Comte em solo brasileiro na década de 30 do século XIX. Mas tanto ele quanto outros autores concordam que a projeção política e intelectual da corrente só veio se dar no início da segunda metade deste mesmo século, com a articulação e chegada de brasileiros que foram estudar na França. Estes se concentravam principalmente no exército, nas escolas de medicina e politécnicas, nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro. (Oliveira, 2010, p. 237).

Nesse contexto, a aplicação da ideologia positivista apresentava-se como uma resposta ao regime monárquico, tido como ultrapassado e conservador. A adoção do Positivismo seria a “solução científica à organização política brasileira” (Pinto, 1982, p. 40).

Diferentemente do verificado na França, onde a utopia reformista do saint-simonismo perdia expressão, no Brasil começava a ser divulgado as concepções de Auguste Comte que defendia a necessidade de uma “reforma” intelectual do homem. Através da lei dos três estados – metafísico, teológico e positivo – Comte apresenta uma interpretação evolucionista da humanidade. Seu sistema de pensamento identificava no princípio da razão científica um saber encarregado de estudar a sociedade. Defendia uma ciência que haveria de enfrentar os problemas do mundo moderno mostrando as leis de funcionamento da sociedade, pois a tarefa da ciência era justamente “prever para prover”. Seria um princípio filosófico capaz de edificar um novo homem afastado dos princípios dogmáticos provenientes do discurso

religioso da época ou dos elementos conservadores defendidos pela aristocracia. (Barpi, 2013, p. 05).

A ideologia positivista brasileira dividiu-se em duas linhas (filosófica e política) e é percebida, principalmente, no discurso de três organizações distintas: i.) o Apostolado Positivista do Brasil, ii.) o Exército e iii.) o Partido Republicano Riograndense. O Apostolado foi fundado por Miguel Carlos Correia de Lemos (1854-1917) e Raimundo Teixeira Mendes (1855-1927), e pertencia à linha filosófica. Apesar de não participar diretamente das atividades políticas, teve forte influência no Estado, propondo um governo ditatorial (extinguindo o poder legislativo) e organizando a situação da classe operária brasileira, com noções de salário mínimo, férias e direito à aposentadoria (Pinto, 1982).

O Apostolado Positivista do Brasil foi fundado oficialmente em 1881, sob a direção de Miguel Lemos e Teixeira Mendes (ambos ficaram famosos pelo dogmatismo com que seguiram Comte). O Apostolado nunca articulou suas posições políticas numa prática, nem mesmo posicionou seus discursos como antagônico ao regime monárquico. Um exemplo desta posição foi a reação do Apostolado quando da proclamação da República. Em sua opinião, a República, em si, não tinha nenhum significado, o fundamental era a adoção da ditadura. A democracia republicana era chamada de um regime sociocrático-burguês-parlamentarista (Pinto, 1982, p. 40).

Tidos como “positivistas ortodoxos”, Miguel Lemos e Teixeira Mendes foram considerados fanáticos religiosos, introduzindo práticas religiosas à ideologia do cientificismo. Juntos, fundaram a Igreja Positivista do Brasil (**Fig. 43**) e advocaram pelo desenvolvimento de um “Novo Estado Republicano”, com regime ditatorial, onde prevalecia o lema “**Ordem** por base; e o **Progresso** por fim” (destaque nosso). Suas contribuições acerca da organização da classe operária justificam-se pela “máxima de Comte que defendida a ‘incorporação do proletariado na sociedade moderna’” (Mello, 2011, p. 150).

Nas Forças Armadas também é percebido um afastamento da esfera política até o fim do século XIX. A ideologia positivista exerceu um papel fundamental na organização do Exército

pág. 125

Fig. 43 – Publicação de Miguel Lemos e Teixeira Mendes: “Positivismo, Esboço de uma Pintura da Fundação da Religião da Humanidade”, de 1916.

Fonte: Biblioteca Digital da UNESP.

Eglise et Apostolat Positiviste du Brésil

*L'Amour pour principe, et l'Ordre pour base ;
Le Progrès pour but.*

Vivre pour autrui.

Faire au grand jour.

CLOTILDE de Vaux (née Marie)

ET

AUGUSTE COMTE



LE POSITIVISME

ESQUISSE D'UN TABLEAU DE LA FONDATION
DE LA

RELIGION DE L'HUMANITÉ

TOME DEUXIÈME

ROSALIE Boyer

**Évolution d'AUGUSTE COMTE avant sa
bienheureuse rencontre avec CLOTILDE DE VAUX.**

1797 à Octobre 1844.

PRÉCIS BIOGRAPHIQUE.

Ma noble et tendre mère, que j'ai perdue depuis quatorze ans, fut réellement la première source de toutes mes qualités essentielles, non seulement de cœur, mais aussi de caractère, et même d'esprit.... Or, le culte de ma sainte compagne (CLOTILDE DE VAUX) a seul ranimé celui de ma digne mère..

AUGUSTE COMTE. *Pol. Pos. t. I. Préface*, p. 12.

...Tu (CLOTILDE) sais déjà que les germes moraux dont je te dus l'évolution tardive me venaient d'une tendre et ardente mère, qui t'eût pleinement appréciée.

AUGUSTE COMTE. *Test.* p. 138. (Cinq. Confession).

RIO DE JANEIRO

AU SIÈGE CENTRAL DE L'ÉGLISE POSITIVISTE DU BRÉSIL.

Temple de l'Humanité

74, Rue Benjamin Constant, 74

FRÉDÉRIC — Novembre.

Année CXXVIII de la Rév. Française, et LXII de l'Ère normale.

LXXII année du Positivisme religieux.

1916.

Brasileiro. “O positivismo apresentava uma alternativa para o papel social e político dos militares ao propor, na ausência de uma identidade profissional, uma identidade política: a doutrina do soldado-cidadão” (Moraes, 1987, p. 30).

O caráter da força militar brasileira moldou-se, então, a partir dos preceitos comteanos em que “o espírito científico é antagônico ao espírito militar, e que o homem, em um âmbito de maior racionalidade, estaria apto a entender essa verdade e, aos poucos, se desfazer da sua natureza bélica” (Bellitani, 2009, p. 3). Neste sentido, a cultura acadêmica é amplamente incentivada, em detrimento da força profissionalizante.

Assim, a doutrina positivista moldou as forças armadas compostas, essencialmente, por militares dotados de muito conhecimento filosófico e matemático, mas escassa de experiência bélica e técnica. Até a Guerra do Paraguai (1864-1870) o exército brasileiro possuía uma atuação mínima, encontrando-se suborganizado e desvalorizado. Foi apenas com a necessidade de proteção das fronteiras, advinda da Guerra, que houve a reestruturação das forças armadas como uma “nova força, que reclamava melhores condições e adquiria identidade política através de seus problemas com o regime” (Pinto, 1982, p. 42). Segundo Pinto (1982),

O positivismo não foi introduzido no Exército como uma ideologia política. Apareceu pela primeira vez na Escola Militar do Rio de Janeiro na década de 50, ligado ao estudo da matemática e de física. Entretanto, paulatinamente, os princípios políticos defendidos por Auguste Comte tornaram-se populares. Foi através deles que os militares adquiriram identidade política. Um exemplo do discurso positivista do Exército foram as palavras proferidas por militares na cerimônia de posse do Ministro da Agricultura, o positivista Demétrio Ribeiro (11 de dezembro, 1889). Todos que falaram naquela oportunidade expressaram claramente princípios positivistas, afirmando ser a posição oficial do Exército. Nesses exemplos pode ser observado a principal característica do discurso político positivista no Brasil – a identificação de **ordem** e **progresso** com ditadura. (Pinto, 1982, p. 42).

O Partido Republicano Riograndense (PRR) foi a expressão heterodoxa do movimento positivista no Rio Grande do Sul. Fundado em 1881, o PRR compactuava com os ideais do Apos-

tolado de Miguel Lemos e Teixeira Mendes, aplicando-os à atividade política. A força da ideologia positivista presente no RS justifica-se pela ampla parcela gaúcha que compunha o Exército Brasileiro, que difundiam, em seus papéis de “soldados-cidadãos”, os pensamentos comteanos nos âmbitos políticos, sociais e intelectuais.

Em 1891, Júlio de Castilhos (1860-1903), membro do PRR como Secretário do Interior (**Fig. 44**), é eleito presidente estadual e administra um governo autoritário e longo, respaldado na ideologia ditatorial presente no Positivismo (governou até 1898, com algumas interrupções). Os pensamentos comteanos aplicados ao exercício político resultaram na Constituição do RS, que data de 14 de julho de 1891.

[...] outro ponto importante na proposta política sustentada por Comte era que deveria ser um modelo de Ditadura Republicana. Assim, na visão de Comte, a república significaria o governo de um homem só - o presidente - que deveria por meio da ditadura reorganizar o caos e trazer a ordem. Nela, o presidente deveria ser forte e concentrar em suas mãos todo o poder político, quer seja legislativo, quer seja executivo. Ele seria um homem que teria como principal responsabilidade o bem comum da nação. A partir do momento em que ele abandonasse o projeto do **progresso social**, sofreria uma rejeição pública e seria obrigado a renunciar. (Oliveira, 2010, p. 237, destaque nosso).

Compactuando com os princípios ditatoriais do Apostolado Positivista, a Constituição Riograndense concentrava todo o poder administrativo no presidente do estado (à época era o termo utilizado para designar o atual governador de estado), extinguiu a Assembleia Legislativa e criava uma sessão chamada “ordem e progresso” (Pinto, 1982, p. 38).

Seguindo o “Sistema de Política Positiva” de A. Comte, o Presidente do Rio Grande do Sul detinha poderes quase ilimitados. Comparando as funções do ditador, propostas por Comte, com as funções do presidente do Rio Grande do Sul, dois aspectos chamam a atenção. O primeiro se refere à natureza de perpetuidade das funções do ditador. A Constituição gaúcha não podia dar este direito ao presidente, pois estaria contrariando o regime

pág. 128

Fig. 44 – Primeiro governo republicano do Rio Grande do Sul, com Júlio de Castilhos como Secretário do Interior (à esquerda).

Fonte: Livro *A Cronologia da História Riograndense*, 1936.

PRIMEIRO GOVERNO REPUBLICANO
DO
Estado do Rio Grande do Sul



MARECHAL JOSÉ ANTONIO CORREIA DA CAMARA, Governador politico.



DR. RAMIRO BARCELLOS
Secretario da
Fazenda



DR. JULIO DE CASTILHOS
Secretario do
Interior



DR. ANTÃO DE FARIA
Secretario
das Obras Publicas



DR. JOÃO DE BARROS CASSAL
Chefe de Policia

instituído pela Constituição Federal. Entretanto a Constituição garantiu, se não a perpetuidade, pelo menos a continuidade das funções presidenciais, garantidas através da possibilidade ilimitada de reeleição e da livre escolha do vice-presidente pelo presidente. O segundo aspecto que deve ser considerado, se relaciona diretamente com as funções do presidente. Neste ponto não existe diferença fundamental entre a Constituição do RGS e o projeto do Apostolado (...). O presidente, além das funções tradicionais, deveria redigir as leis, preparar o orçamento e organizar a milícia estadual. (Pinto, 1982, p. 38).

No Rio Grande do Sul, conforme visto nos capítulos anteriores, o desenvolvimento destes princípios foi materializado no território pela implantação de uma malha ferroviária para a articulação da região Sul a todo o Brasil. Quanto ao Positivismo que se desenvolve, sobretudo, no Rio de Janeiro e no Rio Grande do Sul, conservavam de Auguste Comte duas ideias principais sobre o Estado: a de que cabe ao organismo estatal realizar a economia política, isto é, controlar a anarquia econômica; e a de realizar a integração e a harmonia das classes sociais, particularmente o proletariado.

Segundo este entendimento, o Estado seria o “cérebro da nação” que, regulando e controlando os movimentos e funções de cada órgão, não permitiria que um se sobrepusesse a outros. *Ordem e progresso* – únicas palavras inscritas na bandeira nacional republicana – representam, assim, o lema próprio do positivismo comteano. Bandeira a guiar a sociedade que se formava e, principalmente, daria respaldo a ações dos positivistas brasileiros, sobretudo os que se agruparam no PRP (Partido Republicano Popular). Tais políticos defendiam: 1) o imposto territorial, com o Estado tributando a terra; 2) a concessão de isenções fiscais para as manufaturas locais incipientes; 3) a estatização dos serviços públicos; 4) a incorporação da massa trabalhadora (ou os proletários) à sociedade por meio de órgãos corporativos (cooperativas) e com a mediação do Estado nos conflitos entre capital e trabalho, protegendo os pobres do interesse egoísta dos ricos, como propusera Comte (Chauí, 2000).

Transpondo para interpretação de nosso objeto de estudo, Erechim, como previamente posto, foi uma cidade pensada, planejada e empreendida para cumprir duas funções: uma

prática, para assegurar uma sede para a colônia, e uma conceitual, para refletir o sucesso do pensamento positivista que ditava o fazer urbanístico àquela época. Uma ação que não se limita as divisas deste município, mas que abrange toda uma região afetada pela passagem da linha férrea e dos processos urbanizadores que vieram a reboque, ordenando o território e gerando “progresso”, principalmente para as empresas colonizadoras. Porém, ao se deter à origem de Erechim, algumas pistas podem trazer maior clareza sobre o *progresso* imposto a esta localidade.

Com base na tese de doutorado de Paulo Ricardo Pezat, *Carlos Torres Gonçalves, a Família, a Pátria e a Humanidade*, de 2003, que reúne diversas correspondências entre o engenheiro e seus entes, amigos e colegas, tirou-se partido nesta dissertação informações que elucidaram a trajetória profissional e a bagagem teórica e cultural do responsável pelo projeto da cidade nova.

O engenheiro Carlos Torres Gonçalves (**Fig. 45**), projetista do plano urbano de Erechim, nasceu em 30 de junho de 1875, em Rio Grande (Nardino, 2021), cidade considerada um importante polo comercial, ainda que tivesse dimensões modestas. Filho de pais portugueses, mudou-se para São Leopoldo com a família em 1888, e ingressou no colégio dos jesuítas. É relatado que, apesar de não se considerar um ateu, possuía “desdém pelo catolicismo” (Pezat, 2003, p. 64).

A abolição da escravidão, em 13 de maio de 1888, e a proclamação da República, em 15 de novembro do ano seguinte, encontraram os irmãos Torres Gonçalves já engajados na discussão de novas teorias vindas da Europa, marcadas pelo **culto à ciência** e pela crítica ao pensamento teológico. Carlos assistiu a tais transformações ainda em São Leopoldo, mas com contato frequente com a capital do estado, que então tinha mais de 52 mil habitantes e já era um centro econômico, cultural e político de certa importância. Porto Alegre passava por um intenso processo de transformações, recebendo diversos benefícios, como calçamento, saneamento, eletricidade e obras de embelezamento. Em contrapartida, os cortiços e os becos, espaços frequentados por “desordeiros” e “vagabundos” eram destruídos pela ação de engenheiros, arquitetos e médicos sanitaristas. (Pezat, 2003, p. 65, destaque nosso).

pág. 131

Fig. 45 – Fotografia do engenheiro Carlos Torres Gonçalves, 1892, projetista de Erechim.

Fonte: Pezat, 2003, p. 68.



Em 1894, Torres Gonçalves deixa o Rio Grande do Sul para dar início aos estudos de engenharia, em Minas Gerais. Nesse período, estreita-se a relação do engenheiro com os princípios filosóficos positivistas: ele começa a ter contato com obras de Comte, facilitado pelos escritos do francês durante sua formação na área de Matemática.

Em Ouro Preto, Carlos acabou por não se matricular na Faculdade de Engenharia, como pretendeu inicialmente, visto que a referida instituição direcionava seus alunos para a área de engenharia de minas. Durante o segundo semestre de 1894 ele dedicou-se ao estudo de matemática, com o objetivo de preparar-se para ingressar na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, que formava engenheiros civis. (Pezat, 2003, p. 73).

No ano seguinte, em 1895, Torres Gonçalves segue para o Rio de Janeiro, e dá início aos estudos na Escola Politécnica (Nardino, 2021). A fim de arcar com os custos de vida longe de sua cidade natal, “trabalhou na equipe que fazia medições para a elaboração da carta cadastral do Rio de Janeiro” (Pezat, 2003, p. 77). Na então capital federal, Carlos residiu em uma espécie de “república” composta por demais estudantes gaúchos. Este fator foi providencial para a sua aproximação com o movimento positivista. Por convite de um colega, teve o primeiro contato com o “Templo da Humanidade, sede da Igreja e Apostolado Positivista do Brasil, onde assistiu à pré-dica realizada por Teixeira Mendes com base no Catolicismo Positivista de Comte.” (Pezat, 2003, p. 75).

Carlos concluiu os estudos de engenharia na Escola Politécnica em 1898, e retornou ao Rio Grande do Sul meses depois. Agora sediado em Porto Alegre, o engenheiro “iniciou suas atividades profissionais através de um posto que obteve na Comissão de Estudos do Rio Jacuí, chefiada por Joaquim José Felizardo Júnior” (Pezat, 2003, p. 78).

Felizardo Júnior (1870-1906), também egresso da Escola Politécnica, atuava como “divulgador dos folhetos editados pela Igreja Positivista do Brasil” (Pezat, 2003, p. 78) e muito contribuiu para a “conversão de Carlos Torres à Religião da Humanidade, forma ortodoxa do positivismo” (Pezat, 2003, p. 78). A relação de Carlos com a ideologia também foi fortalecida

pelo intermédio de colegas profissionais da Secretaria de Obras Públicas do Rio Grande do Sul (SOP), onde ingressou em 1899.

Carlos Torres Gonçalves encontrou no serviço público estadual diversos outros funcionários que eram simpáticos ao positivismo. Isto não era surpreendente, tomando-se em consideração que Auguste Comte era o inspirador dos quadros mais importantes do Partido Republicano Riograndenses (PRR). Porém, havia uma peculiaridade no tipo de adesão ao positivismo dos engenheiros da Secretaria de Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul. Enquanto que a Cúpula do PRR, quase que integralmente formada por advogados, aceitava o positivismo apenas enquanto projeto político, os engenheiros daquela secretaria iam além, aceitando também a doutrina religiosa desenvolvida por Comte em seus últimos anos de vida (...). (Pezat, 2003, p. 79).

Torres Gonçalves, que desde 1906, a convite do presidente do estado Antônio Augusto Borges de Medeiros (1863-1961, presidente do RS entre 1898 e 1908), chefiava a Diretoria de Terras e Colonização (DTC) (Caron, 2012), passou a ocupar o cargo de diretor da SOP em 1908 e, a partir de 1910 (já no governo de Carlos Barbosa Gonçalves), inicia frente à DTC a criação da Colônia de Erechim. O engenheiro demonstrava interesse, fortemente pautado nos ideais positivistas, em contribuir para a criação de uma identidade nacional, de modo a “facilitar a assimilação dos colonos estrangeiros e fortalecer a noção de civismo entre os nacionais” (Pezat, 2003, p. 187).

Neste trabalho Torres Gonçalves procurou articular o povoamento do solo na região com um plano de escoamento da produção agrícola, observando o traçado da ferrovia que executaria a ligação do Rio Grande do Sul com São Paulo, a partir de 1910. Também se preocupou em fundir imigrantes recém-chegados da Europa com a população luso-brasileira e com os caboclos, até então marginalizados pela estrutura fundiária estadual. (Pezat, 2003, p. 187).

Com o crescimento da Colônia e a insatisfação com a então atual sede, em Getúlio Vargas, são iniciados os trabalhos para a criação de uma nova sede. Torres Gonçalves ficou respon-

sável pela elaboração do projeto, em 1914, onde buscou aplicar os preceitos positivistas como forma de ordem espacial.

Inspirados por seus ideais e com o aval do governador à época, Torres Gonçalves idealizou o traçado urbano de Erechim. Erechim foi basicamente traçada como uma malha em formato ortogonal, implantando quatro vias diagonais, tendo como eixo uma praça central, ao qual acreditava ser um símbolo dominante de poder. (Nardino, 2021, p. 09).

Na categorização proposta por Maria Cristina Leme (1999), Carlos Torres enquadra-se como um urbanista da Primeira Geração, marcada por um planejamento rígido e normativo. Essencialmente, o Positivismo prega que o desenvolvimento da *ordem* e do *progresso*, adquirido com a reprodução da verdade advinda pelas ciências exatas, é capaz de promover a melhoria da qualidade da existência humana. Esta visão otimista e objetiva foi, com o passar do tempo, amplamente criticada, pois o movimento é tido como reducionista, uma vez que não são levadas em conta, à luz do “progresso”, as complexidades históricas e culturais presentes na sociedade. “Esse objetivismo, no sentido ingênuo, de que conhecimentos refletem verdadeiramente realidades, representa a base da ciência positivista que reclama para si mesma a capacidade de efetivar unicamente o progresso humano” (Mainka, 2017, p. 5).

As ações estatais previamente versadas visavam a construção de uma “identidade nacional” que, para Chauí (2000), difere da ideologia de “caráter nacional”. Sobre esta segunda, a autora coloca que:

Quando se acompanha a elaboração ideológica do “caráter nacional” brasileiro, observa-se que este é sempre algo pleno e completo, seja essa plenitude positiva (como no caso de Afonso Celso, Gilberto Freyre ou Casimiro Ricardo, por exemplo) ou negativa (como no caso de Silvio Romero, Manoel Bonfim ou Paulo Prado, por exemplo). Em outras palavras, quer para louvá-lo, quer para depreciá-lo, o “caráter nacional” é uma totalidade de traços coerente, fechada e sem lacunas porque constitui uma “natureza humana” determinada. (Chauí, 2000, p. 20).

Em contraponto, a respeito da ideologia de “identidade nacional”, Chauí debate que:

A ideologia da “identidade nacional” opera noutro registro. Antes de mais nada, ela define um núcleo essencial tomando como critério algumas determinações internas da nação que são percebidas por sua referência ao que lhe é externo, ou seja, a identidade não pode ser construída sem a diferença. O núcleo essencial é, no plano individual, a personalidade de alguém, e, no plano social, o lugar ocupado na divisão do trabalho, a inserção social de classe. Isso traz como consequência que a “identidade nacional” precisa ser concebida como harmonia e/ou tensão entre o plano individual e o social e também como harmonia e/ou tensão no interior do próprio social. Para fazê-la, os ideólogos da “identidade nacional” invocam as idéias de “consciência individual”, “consciência social” e “consciência nacional”. (Chauí, 2000, p. 20).

Dessa forma, com o intuito de transformar a identidade brasileira, que fora “construída na perspectiva do atraso ou do subdesenvolvimento (...)” (Chauí, 2000, p. 23), percebe-se que o Positivismo assume um caráter ativo no processo de marcha pela construção de uma nova identidade, uma vez que o movimento “visa não somente novas maneiras de pensar, como também de sentir e agir, em suma, novas maneiras de viver.” (Petit, 2007, p. 39). Corroborando com esta linha de pensamento, a autora Gleydilucy Oliveira (2010) discorre:

No contexto brasileiro pós-independências políticas, também havia a criação de novas demandas e ideários do país enquanto uma república. Uma das principais manifestações disto é percebida na busca de um símbolo e nas discussões sobre o povo que seria o legítimo representante do país. A busca pelo caráter nacional brasileiro se arraigou pela literatura e se desdobrou em outros movimentos no fim do século XIX e início do século XX. (Oliveira, 2010, p. 240).

Oliveira (2010) propõe, no artigo *Positivismo no Brasil: a influência do pensamento científico na política e na identidade brasileira*, uma forma de ilustrar precisamente a mudança brusca entre os pensamentos do século XIX e XX quanto à questão de identidade, a partir da análise do contraste entre os movimentos culturais do recorte em questão. O Brasil do século

XIX tem sua narrativa marcada pelo desejo de emancipar-se da Coroa Portuguesa e, nas artes do movimento Romântico (que data do início do século), é evidenciado um nacionalismo utópico e exacerbado. Dessa forma, em poemas, prosas, pinturas e músicas (até mesmo o hino nacional, posteriormente) manifestavam-se a valorização da natureza e dos verdadeiros donos da terra: os povos indígenas. “Se justifica, então, o movimento pós-independência em que brasileiros mudaram seus nomes portugueses por nomes indígenas. Além disso, a proposta de uma língua nacional que viesse a incorporar termos do tupi” (Oliveira, 2010, p. 242).

Com o avanço das discussões e acontecimentos nos campos científicos, tecnológicos, sociais e políticos, ao final do século XIX, ganha força o Realismo. Esta linha contrapõe-se ao romantismo, conforme coloca Arim Soares do Bem (2005):

O nativismo deu, então, forçosamente, lugar ao eurocentrismo (...). Tais correntes de pensamento sedimentavam-se num conjunto de idéias que contribuíam para ignorar a especificidade do homem como agente histórico e produtor cultural. (Soares do Bem, 2005 *apud* Oliveira, 2010, p. 243).

Assim, é no movimento realista que se exprime o caráter cientificista e evolucionista do Positivismo. O Realismo abandona a ideia de exaltação do povo indígena, subvertendo os valores em prol de uma hierarquia de raças onde o brasileiro nativo representaria o atraso e, o homem branco europeu, o progresso.

Habitada por povos originários, em sua maioria indígenas da etnia Kaingang, a região do Alto Uruguai Gaúcho teve seu processo de ocupação e colonização tratado à luz dos ideais positivistas baseados na “lei da evolução natural”, onde os indígenas eram tidos como “homens bárbaros, selvagens” (Pinto, 1982), e a eles era atribuída a responsabilidade pelo subdesenvolvimento do país. A “solução” teria sido encontrada com a política de “branqueamento da nação”, a partir da imigração europeia, com apagamento de qualquer traço referente aos povos originários.

A partir da metade do século XIX, com a política oficial dos aldeamentos, toda uma série de relações que os Kaingang desenvolviam com seu território e entre si passou a ser modificada consideravelmente. Sedentarizados, os Kaingang foram forçados a trabalhar em lavouras e a frequentar as pri-

meiras escolas onde o uso do português tornou-se obrigatório e o uso da sua língua nativa, proibido. Entretanto, um dos maiores objetivos dos aldeamentos no sul do país foi a “liberação” das terras para a chegada de colonos europeus, que desde a segunda década do século XIX foram incentivados pelo império a “povoar” e desenvolver o Brasil. (Quintero, 2020, p. 158).

Segundo Tommasino (1998), o governo estadual expulsou os povos originários de seus territórios e os fixou em aldeamentos; em caso de resistência, estes povos eram vítimas de ameaças de extermínio. A ação colonizadora de *ordem e progresso* desestruturou as aldeias Kaingang pela descaracterização das áreas por eles ocupadas, ocasionadas pelo desenfreado desmatamento que foi promovido por empresas madeireiras e por iniciativas de cunho agropecuário.

A ideia de despossessão não pode ser entendida simplesmente como uma expropriação de bens materiais. Despossuir é também desapoderar: ao restringir as possibilidades de reprodução dos processos subjetivos articulados com o mundo cosmológico autônomo (Godelier, 1982) através da expropriação da terra, os indígenas ficam despossuídos das suas relações com ela. Sendo obrigados a desmatar as florestas para o comércio de madeira, os Kaingang foram forçados a se desapossar de uma série de relações antigas que mantinham com o universo da floresta. (Quintero, 2020, p. 171).

Os acontecimentos que sucedem na região exemplificam as críticas à ideologia de Auguste Comte onde, na tentativa de se alcançar “ordem e progresso”, foram negligenciados os fatores culturais, históricos e sociais que caracterizavam o espaço. Alex Barra (2008, p. 451), coloca que o pensamento positivista é a expressão do “equilíbrio falseado da sociedade capitalista”, fato justificado pela promessa de progresso, razão e liberdade, mas, que na verdade e realidade, entregou regressão, submissão e irracionalidade.

Ademais, pode-se questionar a ideologização social presente neste pensamento positivista. Segundo Horkheimer (1983), toda a ordem social desenvolvida na sociedade capitalista é acompanhada dos progressos técnicos desenvolvidos pelo pensamento positivista. E isto não é coincidência. A ordem burguesa tem se organizado pela forma de pensar positivista, pois ela reproduz a lógica capitalista, ideologizando a realidade.

Ao concluir este capítulo, é essencial refletir sobre a complexidade e as contradições que permeiam o processo de ordenamento territorial estudado. Embora os relatos oficiais frequentemente apresentem as iniciativas abordadas como empreendimentos pacíficos e benéficos, a realidade revela um panorama muito mais sombrio. A história das cidades fundadas em áreas antes inabitadas ou com ocupações esparsas é marcada por um processo de ocupação que, na verdade, resultou em profundas injustiças sociais e culturais.

O geógrafo Pierre Monbeig (1984), em suas análises das franjas pioneiras no Brasil, destaca a devastação das comunidades indígenas, que foram sistematicamente deslocadas e marginalizadas. A narrativa de progresso, frequentemente associada à modernização e ao desenvolvimento urbano, esconde a destruição de culturas e modos de vida que existiam antes da chegada dos colonizadores. O que se observa, portanto, é um progresso que se constrói sobre a ruína de minorias, como os Kaingang, cujas histórias foram silenciadas em nome do desenvolvimento.

Os casos observados no desenlace da criação da Colônia de Erechim e sua sede exemplificam essa dinâmica. A articulação deste território não apenas reconfigurou a paisagem, mas também resultou na aniquilação de identidades e na desestruturação de comunidades. O avanço das linhas férreas e a implementação de políticas desenvolvimentistas, muitas vezes justificadas por ideais positivistas, culminaram em um apagamento cultural e territorial que ainda reverbera nas lutas contemporâneas por reconhecimento e reparação.

Assim, ao analisarmos a relação entre progresso e a criação de novas cidades, somos levados a questionar: até que ponto esse progresso, que se apresenta como a única via para o desenvolvimento humano, pode ser considerado legítimo se ele se baseia na exclusão e na destruição de vidas e culturas? A busca por um futuro melhor não pode ignorar as lições do passado, e é fundamental que as vozes das minorias sejam ouvidas e respeitadas na construção de um verdadeiro progresso que inclua a todos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Retomar a ideia de “Ordem e Progresso” para começar estas considerações permite e enseja um maior entendimento sobre os personagens e acontecimentos relevantes no período de transição entre os séculos XIX e XX. Acontecimentos estes que, mesmo analisados em um recorte espacial bem delimitado, concedem um panorama geral do processo de articulação territorial brasileiro. O estudo da cidade de Erechim (RS) revela-se fundamental para a compreensão das dinâmicas urbanas e sociais que moldaram a formação de microrregiões no Brasil, como o caso do Alto Uruguai Gaúcho, especialmente em um contexto de desenvolvimento e modernização.

A pesquisa buscou destacar, no primeiro capítulo, a importância de Erechim como uma “cidade nova”, caracterizada por um projeto urbanístico intencional, que se contrapõe às cidades espontâneas. A análise dos seis atributos propostos por Trevisan — desejo, função, sítio, profissional, projeto e tempo — permite uma decomposição das condições que levaram à sua formação, evidenciando a influência do pensamento positivista e das práticas urbanísticas da época. A cidade, que surgiu em um contexto de intensa necessidade de organização territorial, foi projetada para atender a demandas específicas, como a recepção de imigrantes e a promoção do desenvolvimento econômico. A presença da ferrovia foi um fator crucial, não apenas para a mobilidade, mas também para a consolidação de Erechim como um polo atrativo para novos habitantes.

O projeto urbanístico, realizado pelo engenheiro Carlos Torres Gonçalves que, fortuitamente, ocupava o cargo de Diretor de Terras e Colonização, seguiu diretrizes rigorosas que buscavam a modernidade e a ordem, refletindo ideais de progresso e sanitarismo urbano. Entretanto, a pesquisa revelou as contradições e desafios enfrentados durante a implementação do projeto, como a adaptação do traçado urbano a um terreno irregular e a despossessão de terras de povos originários.

O conceito braudeliano acerca das temporalidades enriquece a compreensão do fenômeno urbano, permitindo uma leitura mais profunda das interações entre as estruturas sociais, econômicas e políticas que moldaram a cidade nova, convidando à uma abordagem de eventos internacionais que precederam o recorte temporal aqui dissertado. Evidencia-se, portanto, a forma como o ordenamento territorial do Rio Grande do Sul, especialmente na região do Alto Uruguai Gaúcho, foi conduzido por uma lógica pautada em ideais positivistas e em ações sistematizadas pelo Estado brasileiro após a Proclamação da República. A organização do espaço no período sofreu influência decisiva do ordenamento regional e da difusão da malha ferroviária, com destaque para as estradas de ferro administradas pela *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer de Brésil*. Essa estrutura de transportes funcionou como alicerce para a valorização das terras, a expansão urbana, a formação de novos núcleos habitacionais e o incremento das atividades econômicas locais.

Nesse contexto, a presença de companhias privadas de colonização – como a *Jewish Colonization Association* e a Luce, Rosa & Cia. Ltda. – foi fundamental na promoção da imigração europeia e na efetivação das práticas agrícolas e extrativistas na região. Em especial, a ICA se destacou por sua vertente filantrópica, ao mesmo tempo em que perseguia interesses comerciais, fomentando a instalação de colônias e contribuindo para a ocupação das áreas devolutas do Estado. A infraestrutura ferroviária conectou essas zonas de colonização entre si e com outros mercados, facilitando a troca de mercadorias, o trânsito de pessoas e o escoamento da produção agrícola e madeireira.

A aliança entre o poder público, as companhias ferroviárias e os agentes de colonização exemplifica a lógica que permeou a formação de inúmeras cidades e povoados. A construção das estações férreas, além de proporcionar meio de transporte para os imigrantes, dinamizou a vida social e a estruturação urbana, pois em torno das estações surgiram postos comerciais, feiras, depósitos e núcleos residenciais. Essas concentrações humanas *ex nihilo* formaram a base para o posterior crescimento de municípios e distritos, refletindo o êxito do projeto de “ordem” e de desenvolvimento promovido naquela época. Este processo, descrito no segundo capítulo desta dissertação, reforça como as práticas colonizadoras – ainda que imbuídas de um discurso filantrópico e de prosperidade econômica – possuíam também interesses empresariais. A possibilidade de explorar recursos florestais e comercializar terras atraiu incentivos das autoridades estaduais e federais, que vislumbravam a expansão de fronteiras e a consolidação do território gaúcho como parte do projeto republicano de modernização do Brasil.

Em seu conjunto, as iniciativas das empresas e do Estado resultaram em uma reconfiguração espacial estruturante, que não apenas moldou a paisagem do Alto Uruguai Gaúcho, mas também influenciou as trajetórias de inúmeros imigrantes e populações locais. O aparecimento das colônias, o surgimento dos núcleos urbanos e a interligação facilitada pela ferrovia demonstram como a “ordem” positivista se concretizou através de ações planejadas, alinhando interesses públicos e privados. Trata-se, por fim, de um período em que o território gaúcho foi profundamente transformado, estabelecendo bases para os padrões de urbanização e desenvolvimento econômico que se verificariam nas décadas subsequentes.

No terceiro e último capítulo destacam-se a complexidade e as contradições inerentes ao processo de modernização e desenvolvimento regional no Brasil, particularmente no Rio Grande do Sul, durante o início do século XX. O Positivismo, enquanto corrente filosófica e política, desempenhou um papel central na promoção de ideais de progresso e ordem, influenciando significativamente as ações do Estado e de agentes sociais na construção de um novo paradigma de desenvolvimento. No entanto, essa busca por progresso frequentemente ignorou as complexidades culturais, históricas e sociais das comunidades locais.

O caso da Colônia de Erechim exemplifica como os princípios positivistas foram aplicados para reconfigurar o território, resultando em profundas injustiças sociais e culturais. Assim, convida-se ao questionamento: de que forma tal “ordem” e tal “progresso” foram assimilados e materializados? Quais as consequências? Milton Santos (1997) e Gilberto Dupas (2007) corroboram para a reflexão acerca da busca pelo avanço idealizado e otimista que, no recorte abordado nesta pesquisa, se materializa na criação de uma cidade nova e toda uma colônia, que partiram dos princípios do pensamento positivista e se concretizaram com os feitos dos agentes do progresso: companhias colonizadoras e ferrovias. Como posto, o desejo pelo desenvolvimento da região acabou por ignorar ou, ao menos, analisar de maneira simplista condicionantes ambientais e sociais pré-existentes. A implementação de políticas desenvolvimentistas, justificadas por ideais positivistas, levou à marginalização e deslocamento das comunidades indígenas, como os Kaingang, cujas histórias foram silenciadas em nome do desenvolvimento. Este processo não apenas transformou a paisagem física, mas também aniquilou identidades culturais e desestruturou comunidades inteiras.

A análise revela que o progresso promovido sob a égide do Positivismo, muitas vezes, se construiu sobre a exclusão e destruição de vidas e culturas. Assim, questiona-se a legitimidade desse progresso quando ele se baseia na marginalização de minorias, e coloca-se em pauta a quem o referido seria capaz de beneficiar. As lições do passado ressaltam a importância de incluir vozes diversas na construção de um verdadeiro progresso que respeite e valorize todas as histórias. Portanto, é fundamental que futuras iniciativas de desenvolvimento considerem essas dinâmicas históricas para promover uma sociedade mais justa e inclusiva.

Em suma, este trabalho intendeu contribuir para a compreensão, de forma integrada, da influência das diretrizes estatais e da iniciativa privada, mediadas pela presença decisiva da malha ferroviária, na conformação de uma nova ordem territorial. A análise das dinâmicas de colonização e transporte reflete não só as estratégias de ocupação e de organização do espaço, mas também revela os anseios políticos, econômicos e sociais que permearam o processo de modernização do Rio Grande do Sul na transição dos séculos XIX e XX, ao mostrar a dicotomia

entre a busca incessante pelo progresso, e os resultados alcançados, marcados por uma especulação capitalista; pela despreocupação com a justiça social; trazendo para o plano nacional o almejo à uma identidade moderna irreal, utópica, que tinha como base, os padrões europeus.

Pela apreensão do desenvolvimento da tecnologia ferroviária na Inglaterra, somado à linha do pensamento positivista francês, buscou-se elucidar o contexto em que chegaram os trilhos dos trens em solo nacional, carregados de promessas de progresso, sendo tidos como condutores da modernidade. Este discurso traz uma reflexão sobre a utopia proposta pelas cidades modernas. Por fim, concluiu-se com este trabalho, que Erechim não é apenas um exemplo de projeto urbano, mas um microcosmo das transformações que o Brasil vivenciou no início do século XX. A cidade representa a busca por uma identidade nacional e a construção de um espaço que refletisse os ideais republicanos de ordem e progresso. A pesquisa contribui, assim, para o entendimento das cidades novas no Brasil, oferecendo uma base para futuras investigações sobre urbanismo e desenvolvimento regional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASTURIAN, Alan. *Associação italiana Veneta Modesto e Nicola Taliani Contenti de Viadutos-RS: Uma experiência de sucesso*. 2012. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões. Erechim, 2012.

AVER, Ivana Karine. *Erechim, Processo e Projeto: Relações Estruturais Entre Traçado Viário e Desenvolvimento Urbano*. 2008. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

BACCIN, Diego José. *Entre ocupação e assenhoramento: o acesso a terra no norte sul-rio-grandense de Passo Fundo*. ANPUH – XV Encontro Estadual de História RS, Passo Fundo, 2020.

BARRA, Alex Santos Bandeira. *Teoria Crítica e a Crítica ao Positivismo*. Revista Fragmentos de Cultura - Revista Interdisciplinar de Ciências Humanas, v. 18, n. 3, p. 447–460, 2008.

BELLITANI, Adriana Iop. *O Positivismo e o Exército Brasileiro*. ANPUH – XXV Simpósio Nacional de História, Fortaleza, 2009.

BENEVOLO, Leonardo. *A História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Editora Perspectiva. 2006.

BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas*. Tradução: Sérgio Paulo Rouanet. Editora Brasiliense, 1994.

BICCA, Elisabeth Panitz. BICCA, Paulo R. S. (Org.) *Arquitetura na Formação do Brasil*. Representação da UNESCO no Brasil, 2006.

BRANDÃO, Carlos Antonio Leite. *Vestígios de uma utopia urbana*. Revista do Arquivo Público Mineiro. v. 44, p.62-79, 2008.

BURKE, Peter. *Testemunha ocular*: o uso de imagens como evidência histórica. Tradução: Vera Maria Xavier dos Santos. São Paulo: Editora Unesp, 2017.

CHANDLER, Alfred D. *The Visible Hand*. S.l: s.e.,1995.

CHAUÍ, M. Brasil: Mito fundador e sociedade autoritária. São Paulo: Fundação Perseu

COMASSETTO, Carlos Fernando. *A posse e a comercialização da terra na Colônia Rio Uruguay entre 1920 e 1950*. ANPUH – XXIV Simpósio Nacional de História, São Leopoldo, 2007.

COMPAGNIE AUXILIAIRE DES CHEMINS DE FÉR AU BRÉSIL. Disponível em: <<http://www.belgianclub.com.br/pt-br/ef/compagnie-auxiliaire-des-chemins-de-fer-au-bresil>>. Acesso em 2 de outubro de 2021.

CORRÊA, Lucas Mariani. *Ferrovia e Estado*: A Atuação do *holding Brazil Railway Company* (1904-1920). In: XII Congresso Brasileiro de História Econômica Niterói, 2017.

COSTA, Alfredo. *O Rio Grande do Sul*: completo estudo sobre o estado. Porto Alegre: Editora Globo, 1922.

COSTA, Ana Carolina. ARGUELHES, Delmo. *A higienização social através do planejamento urbano de Belo Horizonte nos primeiros anos do século XX*. Revista Universitas Humanas. v. 5, n. 1-2, p.109-137, 2015.

COSTA, Emília Viotti da. Da Monarquia à República: momentos decisivos. São Paulo: Editora Unesp, 2010.

DREYFUS, Hubert. RABINOW, Paul. *Michael Foucault – uma trajetória filosófica: para além do estruturalismo e da hermenêutica*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995.

DUCATTI NETO, Antônio. O grande Erechim e sua História. Porto Alegre: EST, 1981

DUPAS, Gilberto. *O mito do progresso*. São Paulo: Editora Unesp, 2007.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.html>>. Acesso em 2 de outubro de 2021.

FACCIN, Danielle. *Seguindo os trilhos do trem*: a influência da ferrovia na estruturação urbana de Santa Maria. In: VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. 2012.

FERRETTO, Diego. *Passo Fundo*: estruturação urbana de uma cidade média gaúcha. 2012. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

FINGER, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro*: Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. Tese (Doutorado em Teoria, História e Crítica da Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

FOUCAULT, Michael. A ordem do discurso: aula inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de setembro de 1970. São Paulo: Edições Loyola, 2014.

FOUCAULT, Michael. *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2007.

FRISCHER, Dominique. *O Barão de Hirsch e a Imigração Judaica para o Novo Mundo*. Revista do Instituto Cultural Judaico Marc Chagall. v.2, n. 1, p.1-7, 2010.

FUNFGELT, Karla. *História da Paisagem e Evolução Urbana da Cidade de Erechim - RS*. 2004. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1971.

GARCIA, Clarissa Maroneze. Traçando cidades: a Diretoria de Terras e Colonização e os projetos urbanos para o Rio Grande do Sul (1907-1930). 2023 Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional PROPUR) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2023.

GIARETTA, Jane Gorete Seminotti. *O grande e velho Erechim: ocupação e colonização do povoado de Formigas 1908-1960*. 2008. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo 2008.

GRITTI, Isabel Rosa. *As Companhias Colonizadoras e a Intrusão de Terras no Norte do Rio Grande do Sul: O Caso da Fazenda Quatro Irmãos 1948 - 1950*. In: XXVII Simpósio Nacional de História, ANPUH Brasil, Natal, 2013.

GRITTI, Isabel Rosa. *Os pinhais da fazenda Quatro Irmãos/RS e a Jewish Colonization Association*. Migrações: diálogos. São Leopoldo, p. 95-108, editora UFFS, 2017.

HEUFFEL, Evelyne. *Phillipson: uma colônia judaica singular?*. Revista do Instituto Cultural Judaico Marc Chagall. v.4, n. 2, p.1-27, 2012.

HOBSBAWM, Eric J. *A Era das Revoluções: Europa 1789-1848*. Rio de Janeiro, 1997.

HOBSBAWM, Eric J. *A Era do Capital – 1848 – 1875*. Rio de Janeiro, 1982.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/erechim/historico>>. Acesso em 10 de outubro de 2021.

KERBER, Aline. *A ferrovia no norte do Rio Grande do Sul: uma história do trecho Passo Fundo – Marcelino Ramos (1957-1997)*. 2017. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2017.

KLIEMANN, Luiza. *Terra e Poder História da questão agrária*. Porto Alegre: Ed. Mercado Aberto. 1986. Estudos Ibero-Americanos, v. 12, n. 2, p. 116-118, 1986.

LEITE, Dante Moreira. *O caráter nacional brasileiro*. História de uma ideologia. São Paulo, Pioneira, 4ª edição definitiva, 1983.

LEME, Maria Cristina da Silva. A formação do pensamento urbanístico no Brasil : 1895-1965. In: *Urbanismo no Brasil: 1895-1965*. São Paulo: EdUSP, 1999

LEPETIT, Bernard. É possível uma hermenêutica urbana? In: *Por uma nova história urbana*. São Paulo: Edusp, 2001.

LÍBIA, Suety. MARQUEZ, Eliane. *O sentido de “ser índio”: práticas discursivas na luta pelo território no atual cenário político brasileiro*. In: Acta Scientiarum, Universidade Estadual de Maringá, 2020.

LIRA, José Tavares Correia de; PEREIRA, Margareth da Silva. *Historiografia da arquitetura: métodos, objetos e narrativas*. In: Anais do I ENANPARQ - Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro, 29 de novembro a 3 de dezembro de 2010.

LIRA, José Tavares Correia de. *A História e o Fazer da Arquitetura*. In: Desígnio: Revista de história da arquitetura e do urbanismo, São Paulo, n. 11/12, p.11-18, mar. 2011.

LOPES, Caryl. *A Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fera u Brésil e a Cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul, Brasil*. 2002. Tese (Doutorado em Arquitetura). Universidade Politécnica da Catalunha, Barcelona, 2002.

LUCENO, Cristiane Secchi; LAROQUE, Luís Fernando da Silva. *A Ferrovia como Agente de Progresso e Desenvolvimento: A Inserção em Ambiente Mundial Brasileiro e Sul-Rio-Grandense*. Revista Destaques Acadêmicos, 2011.

MAINKA, P. J. *O conceito científico de progresso e objetividade e a sua crítica por Nietzsche*. Revista HISTEDBR On-line, Campinas, SP, v. 13, n. 53, p. 4–15, 2014.

MARQUES, Maria Eduarda Castro Magalhães. *Guerra do Paraguai – 130 anos depois*. Rio de Janeiro, 1995.

MATTOS, Melissa Laus. *Ecoss da modernidade no Alto Uruguai gaúcho: o caso de Erechim*. 2020. Tese (Doutorado em Arquitetura) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.

MELLO, Rafael Reis Pereira Bandeira de. A Influência do Positivismo nos Primeiros Anos da República (1889-1894). Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

MORAES, João Quartim de. *A Tutela Militar*. São Paulo: Editora Vértice, 1987.

NARDINO, Camila. PICCINATO, Dirceu. *Teorias e práticas urbanas: estética, reconhecimento e o traçado urbano da cidade de Erechim*. Revista Arq.Urb. n. 30, p.5-16, 2021.

OLIVEIRA, Gleidy Lucy. *Positivismo no Brasil: a influência do pensamento científico na política e na identidade brasileira*. Controversias y Concurrencias Latinoamericanas, v. 2, n. 3, p. 233-248, 2010.

PEREIRA, Natália. VALLE, Ângela. SILVA, Guilherme. *Relação entre o processo histórico de urbanização da cidade de Erechim-RS-Brasil e as construções com arquitetura em madeira*. In: II Congresso Latinoamericano de Estruturas de Madeira. 2017.

PETIT, Annie. *História de um sistema: o positivismo comteano*. 2007. Porto Alegre. Ed. Universidade/UFRGS, 2007.

PEZAT, Paulo Ricardo. *Carlos Torres Gonçalves, a família, a pátria e a humanidade: A Recepção do Positivismo Por um Filho Espiritual de Auguste Comte e de Clotilde de Vaux no Brasil (1875-1974)*. 2003. Tese (Doutorado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Porto Alegre, 2003.

PINHEIRO, Eloísa. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos* (Paris, Rio e Salvador). EDUFBA, 2011.

PINTO, Celi. *O Positivismo do Partido Republicano Riograndense na República Velha: uma manifestação do discurso positivista, Latino Americano*. In: Estudos Ibero-Americanos, 1982.

PLÁ, Juliana de Oliveira. *A representatividade do patrimônio arquitetônico histórico de Jaguarão: uma perspectiva dos usuários e das políticas de patrimonialização*. 2018. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural) - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2018.

POBLET, Maria del Mar Ferrer Jordá. *A dimensão espaço-temporal em Fernand Braudel: aportes teóricos para a geografia*. 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011.

Prefeitura Municipal de Coxilha. Disponível em: < <https://www.pmcoxilha.rs.gov.br/pg.php?area=HISTORIA>>. Acesso em 20 de julho de 2024.

QUINTERO, Pablo. MARECHAL, Clementine. *Populações kaingang, processos de territorialização e capitalismo colonial-moderno no Alto Uruguai (1941-1977)*. Horizontes Antropológicos. v. 58, p.155-190, 2020.

RESSTEL, Cizina. *Desamparo psíquico nos filhos de dekasseguis no retorno ao Brasil*. São Paulo. Editora UNESP, 2015.

RIBEIRO, João. *O que é positivismo*. Editora e Livraria Brasiliense, São Paulo, 2017.

RODRIGUES, Cíntia Régia. *A Diretoria de Terras e Colonização, o PRR e as Populações Autóctones no RS*. In: TRAJETOS - Revista de História da UFC, v. 6, n. 11, 2008.

SANTOS Caron, Márcia; TEDESCO, João Carlos. *O Estado positivista no norte do RS: a questão da propriedade da terra e a fundação da colônia Erechim (1890/1910)* História Unisinos, vol. 16, núm. 2, 2012, pp. 220-231 Universidade do Vale do Rio dos Sinos São Leopoldo, Brasil

SANTOS, Elisângela da Silva. *A América Latina indivisível: a influência do positivismo no projeto intelectual de José Enrique Rodó*. In: Sociologias, Porto Alegre, 2015.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo*. São Paulo: EDUSP, 2013.

SCHMIDT, Remís Alice Perin. *Erechim: cidade construída para imigrantes: poder simbólico na conquista do espaço urbano*. 2009. 151 f. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

SENRA, Marcia. *A Cidade Moderna: história, memória e literatura* – Paris, Belo Horizonte. Revista UNIVAP.v. 17, n. 29, p.62-79, 2011.

SILVA, Carolina Pescatori Candido da. *Alphaville e a (des)construção da cidade no Brasil*. 2016. xxvii, 491 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

SILVA, Geraldo Gomes da. *Arquitetura do Ferro no Brasil*. São Paulo, 1987.

SOARES DO BEM, Arim. *A centralidade dos movimentos sociais para a interpretação da sociedade brasileira nos séculos XIX e XX: elementos para a construção de tipologias*. In: Cadernos de Direitos, 2005, n. 01. p.139-72, 2005.

SOP, Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul. *Relatório apresentado ao Presidente do Estado do Rio Grande do Sul*, por João José Pereira Parobé, Secretario de Estado das Obras Publicas, em 17 de setembro de 1891. Porto Alegre: [s.n]. 1891

SOUZA, Clovis; BARPI, Janaíse. *A Influência Positivista no Traçado Urbano na Cidade Gaúcha de Erechim*. Universidade Federal da Fronteira Sul, Erechim, 2013.

TEDESCO, João Carlos. *Colonos, colônias e colonizadoras: aspectos da territorialização agrária no Sul do Brasil*. Passo Fundo: Editora EDIUPF, 2022.

TOMMASINO, Kimiye. *Os kaingang e sua relação com o meio ambiente*. Revista de Divulgação Cultural, Blumenau, v. 64, p. 25-31, 1998.

THOMÉ, Lauro Nelson Fornari. *Marcelino Ramos: histórico*. Porto Alegre, 1962.

TREVISAN, Ricardo et al. Fazer por atlas: Cidades novas. In: JACQUES, P. B.; PEREIRA, M. da S. (Org.). *Nebulosas do Pensamento Urbanístico*: tomo II - modos de fazer. Salvador: EDUFBA, 2019; p.152-223.

TREVISAN, Ricardo. *Cidades Novas*. Brasília: EdUNB, 2020.

VERBA, Iuri Tovar. *Filantropia ou Negócios*: Análise da relação entre a Jewish Colonization Association e a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fera u Brésil. 2011. Trabalho de Conclusão de Curso. PUCRS, Porto Alegre, 2011.

VEYNE, Paul Marie. *Como se Escreve a História*. Tradução: Alda Baltar & Maria Auxiliadora Kneipp. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1998.

WEIMER, Günter. *Arquitetos e construtores no Rio Grande do Sul 1892-1945*. Santa Maria: Editora UFSM, 2004.

153 **Da ordem dos trilhos ao progresso contestado:**
A urbanização do território de Erechim (RS) pela *Auxiliaire des Chamins de Fer au Brésil* na Primeira República

ANEXO 1

MATERIAL ICONOGRÁFICO



Pagnoncelli, de Col Ltda.

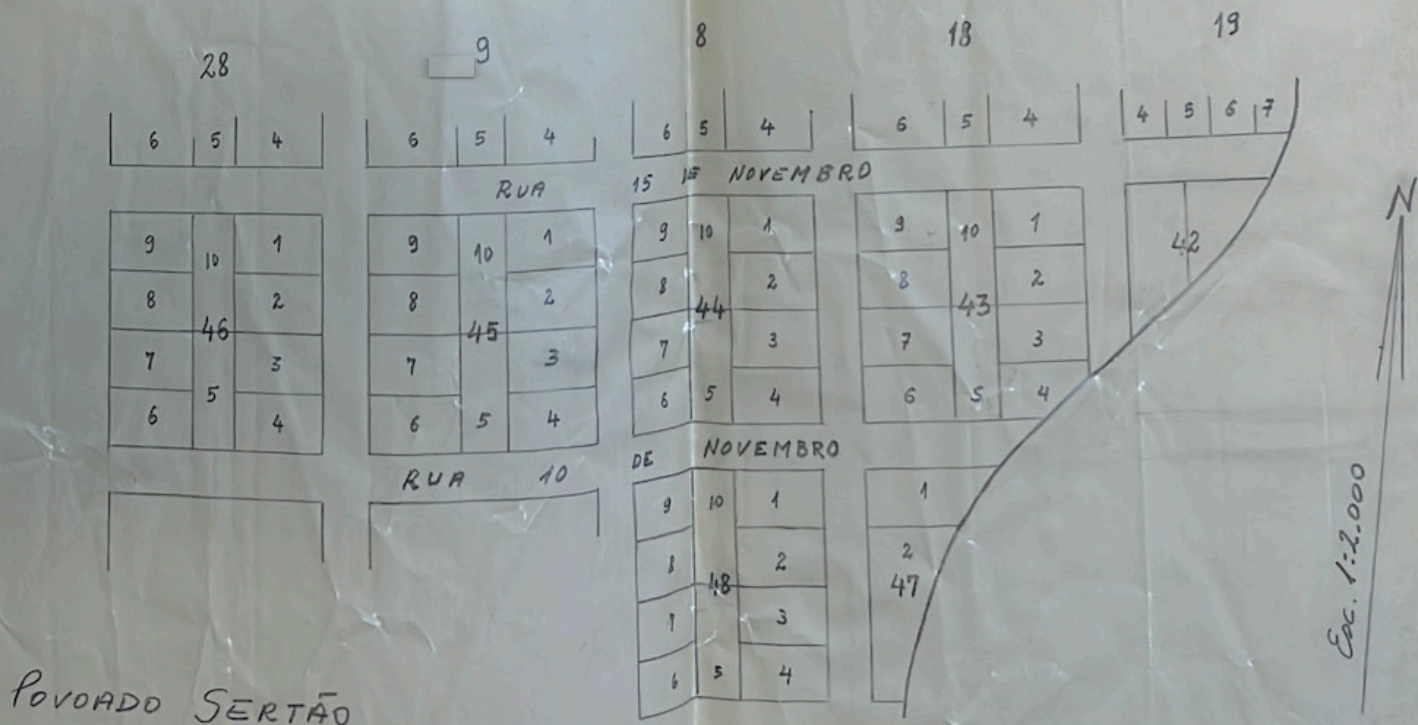
Industrialização de madeiras de Pinho e
Lei, em Sertão, município de Passo Fundo
Estado do Rio Grande do Sul

Produção Propria em Serrarias localizada em
Cozilha, município de Passo Fundo e Clemente
Argolo e Nova Fiume, município
de Lagôa Vermelha

Endereço Tele e Fonografico: **DE COL**

Sertão — Passo Fundo - Rio Grande do Sul — Brasil

Fonte: Arquivo
Histórico Municipal
Juarez Illa Font,
Erechim, RS



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juarez Illa Font, Erechim, RS

PLANTA DE UM TERRENO DE CAMPO DE PROPRIEDADE
DO SR. GETÚLIO RODRIGUES
COXILHA - PASSO FUNDO

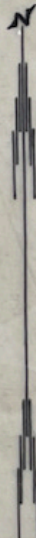
ESCALA 1:10.000

JOÃO VARGAS
Sanga

ÁREA	253.011m
CORREDOR	1.190m
TOTAL	254.201m

PATRÍCIO
MENESES

PATRÍCIO MENESES



Caio Machado

CAIO M. MACHADO - AGR. REG. CREA 456

PASSO FUNDO, 15 DE ABRIL DE 1972

Fonte: Arqui-
vo Histórico
Regional,
Passo Fundo,
RS



Fonte: Arquivo Histórico Regional, Passo Fundo, RS

Planta

das terras requeridas por

**Alfredo Campos e De Leonor
Alves de Camargo -**

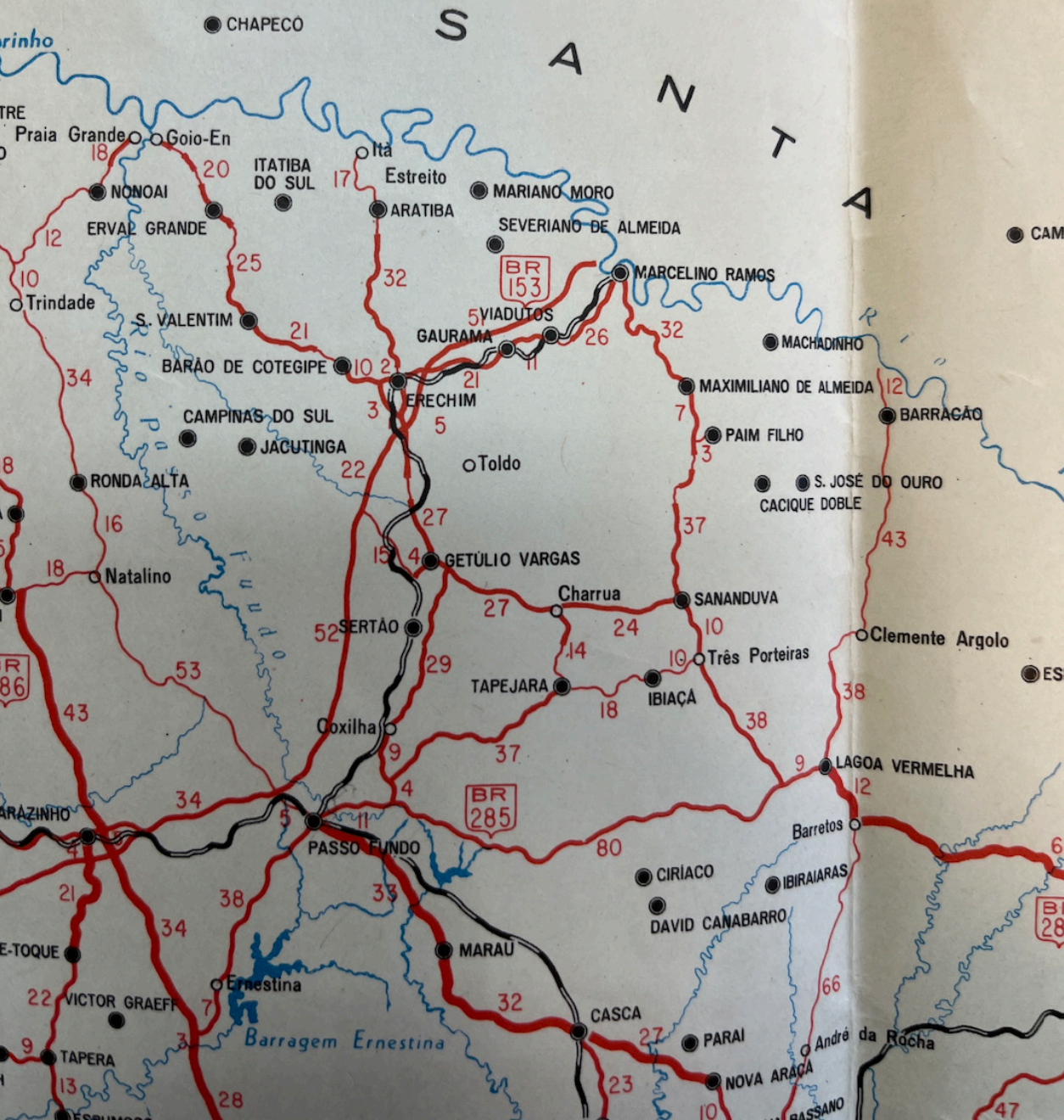
Situadas no Valle do
Rio (Carreteiro) do Rio Figueira,
10º districto do Municipio de Passo Fundo, com
a Area total de 2 588 716, 2972 m sendo Poligono G com
1 525 684, 6199 e H com 1 062 845, 6073.

Escala 1:10000

M. Pinto Netto
Agrimensor.



Fonte: Arqui-
vo Histórico
Regional,
Passo Fundo,
RS



Fonte:
Arquivo
Histórico
Regional,
Passo
Fundo, RS

DAER

MAPA RODOVIÁRIO DO RIO GRANDE DO SUL

1969

CONVENÇÕES

E. R. PAVIMENTADA
E. R. REVESTIDA
E. R. SOLO TRABALHADO
E. R. EM CONSTRUÇÃO
R. F. F. S. A.
QUILOMETRAGEM
SEDE DE MUNICÍPIOS
VILAS
E. R. FEDERAL



47



ESCALA



Fonte:
Arquivo
Histórico
Regional,
Passo
Fundo, RS

próxima

pág.:

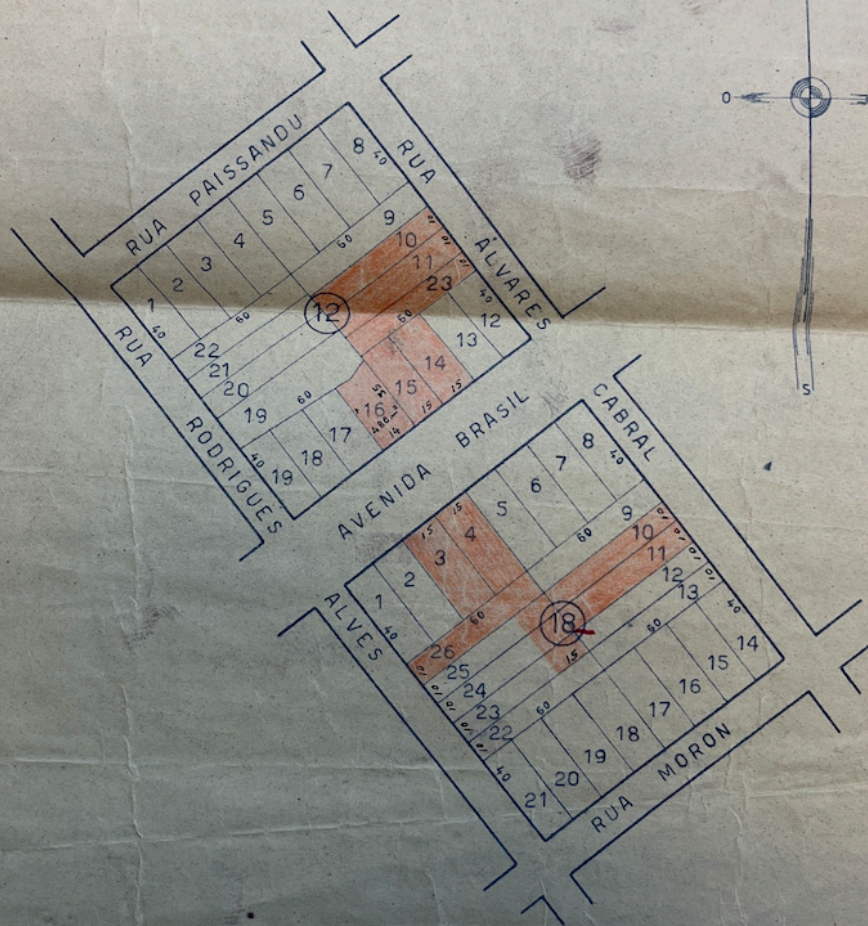
Fonte:
Arquivo
Histórico
Regional,
Passo
Fundo, RS



1872

PLANTA DAS QUADRAS 12 e 18
DA VILA PETRÓPOLIS
PASSO FUNDO

ESCALA 1:2.000



Fonte: Arqui-
vo Histórico
Regional, Passo
Fundo, RS



Fonte: Arquivo Histórico Regional, Passo Fundo, RS



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juarez Illa Font, Erechim, RS

CHACARA Nº 51

DO POVOADO

9	10
7	8
5	6
3	4
1	2

9	10
7	8
5	6
3	4
1	2

9		10
8		8
5	XXV	6
3		4
1		2

9	10
7	8
5	6
3	4
1	2

RUA Nº 9

11				12
9				10
x	XXIV			8
5				6
1	2	3	4	

11		13	
9		10	
7	XV	8	
5		6	
1	2	3	4

7	8	9	10
6	XXIII		6
3			10
1			2

6	4	6	9
4	XIV	5	
3	2		
1			

7		8
5	<u>XXII</u>	6
3		4
1		2

5	6
3	4
1	2

2	
3	XXVIII
5	6
7	8

1	2	3
	XVII	
	4	5

9	10
7	8
5	6
3	4
1	2

RUA Nº 2

9	10
8	8
5 VIII	6
3	4
1	2

9	10
4	8
5	6
3	1
1	2

9	10
7	8
5 <u>VI</u>	6
3	4
1	2

VIA FERREA P. FUNDO-M. RAMO-

16A

ESCALA 1:2500

Fonte: Arquivo
Histórico Municipal
Juarez Illa Font,
Erechim, RS

PLANTA DA SEDE DA ESTAÇÃO CAPOÊRE

Escala: 1:10.000



Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juarez Illa Font, Erechim, RS

próxima pág.:

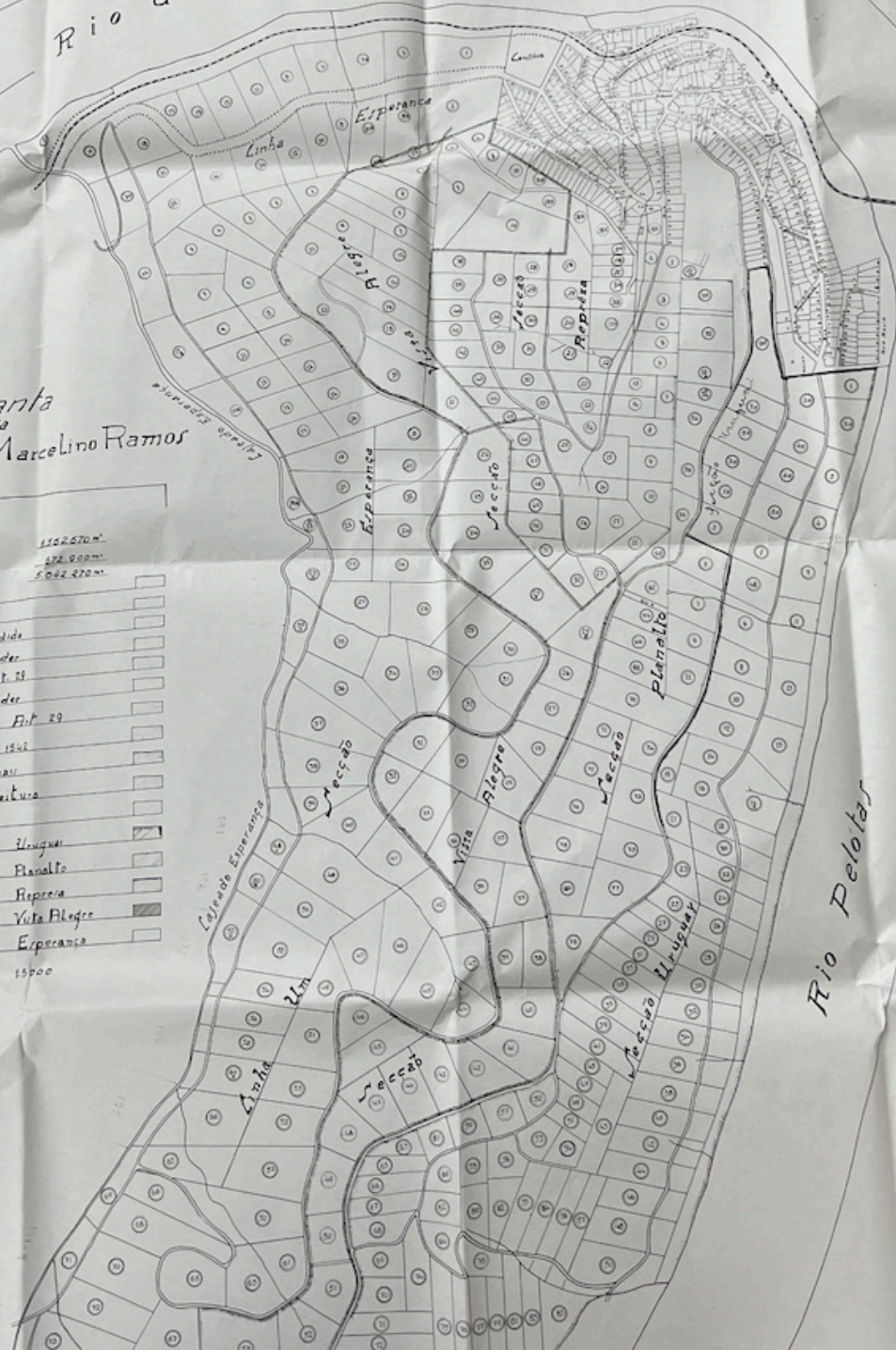
Fonte: Arquivo Histórico Municipal Juarez Illa Font, Erechim, RS



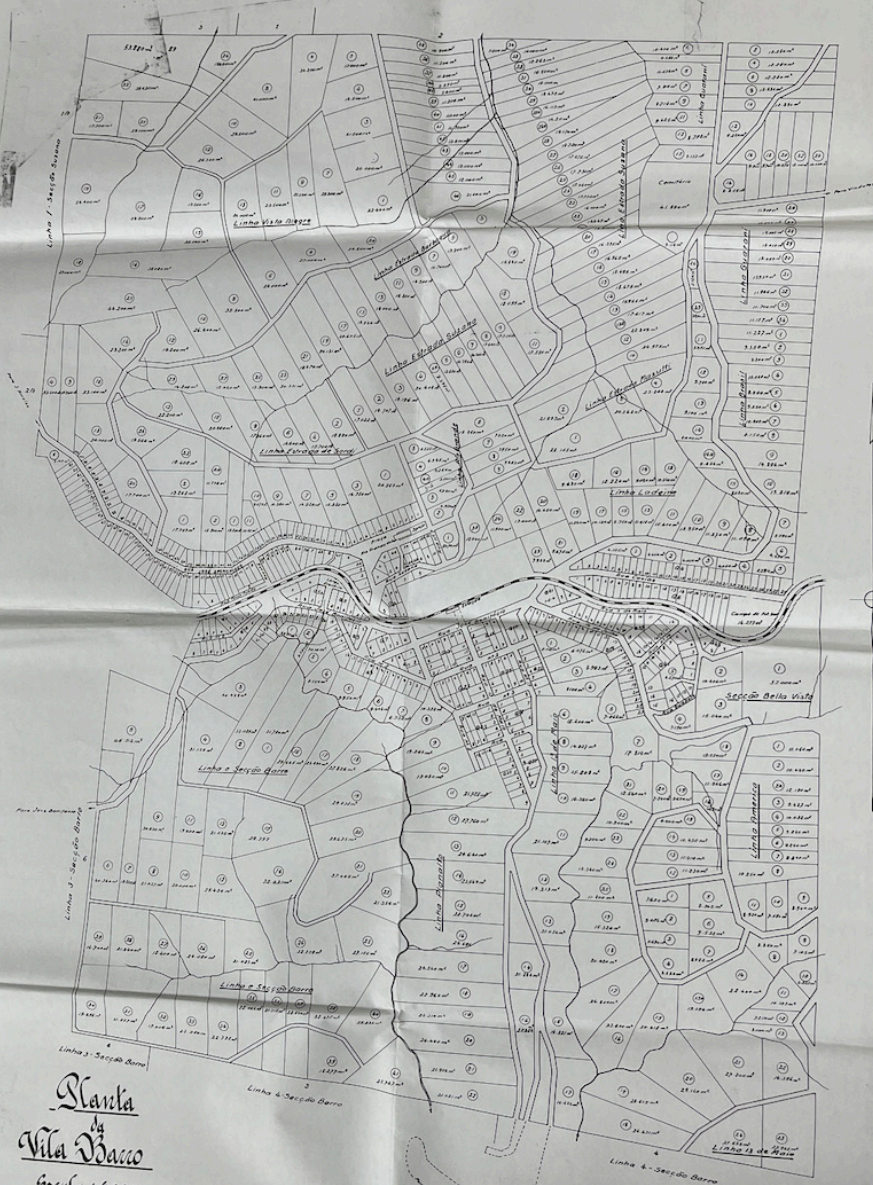
Estado do Rio Uruguay

Planta da Cidade Marcelino Ramos

Legenda	
Área total	1152570m²
Área urbana	472.900m²
Área suburbana	5062.270m²
Área urbanizada	☐
Área a urbanizar	☐
Área urbanizada concedida	☐
Área " a conceder	☐
Área suburbana Art. 21	☐
Área " a conceder	☐
Área urbana concedida Art. 29	☐
Legitimações Lei 1542	☐
Concessões especiais	☐
Doações a Prefeitura	☐
Faixa reservada	☒
Limites	seção Uruguay ☒ seção Planalto ☐ seção Represa ☐ seção Vista Alegre ☒ seção Esperança ☐
Escala	1:5000



Rio Pelotas



página anterior:

Fonte: Arquivo
Histórico Municipal
Juarez Illa Font,
Erechim, RS

página atual:

Fonte: Arquivo
Histórico Municipal
Juarez Illa Font,
Erechim, RS

PLANTA

DA

VILA - BALSA-

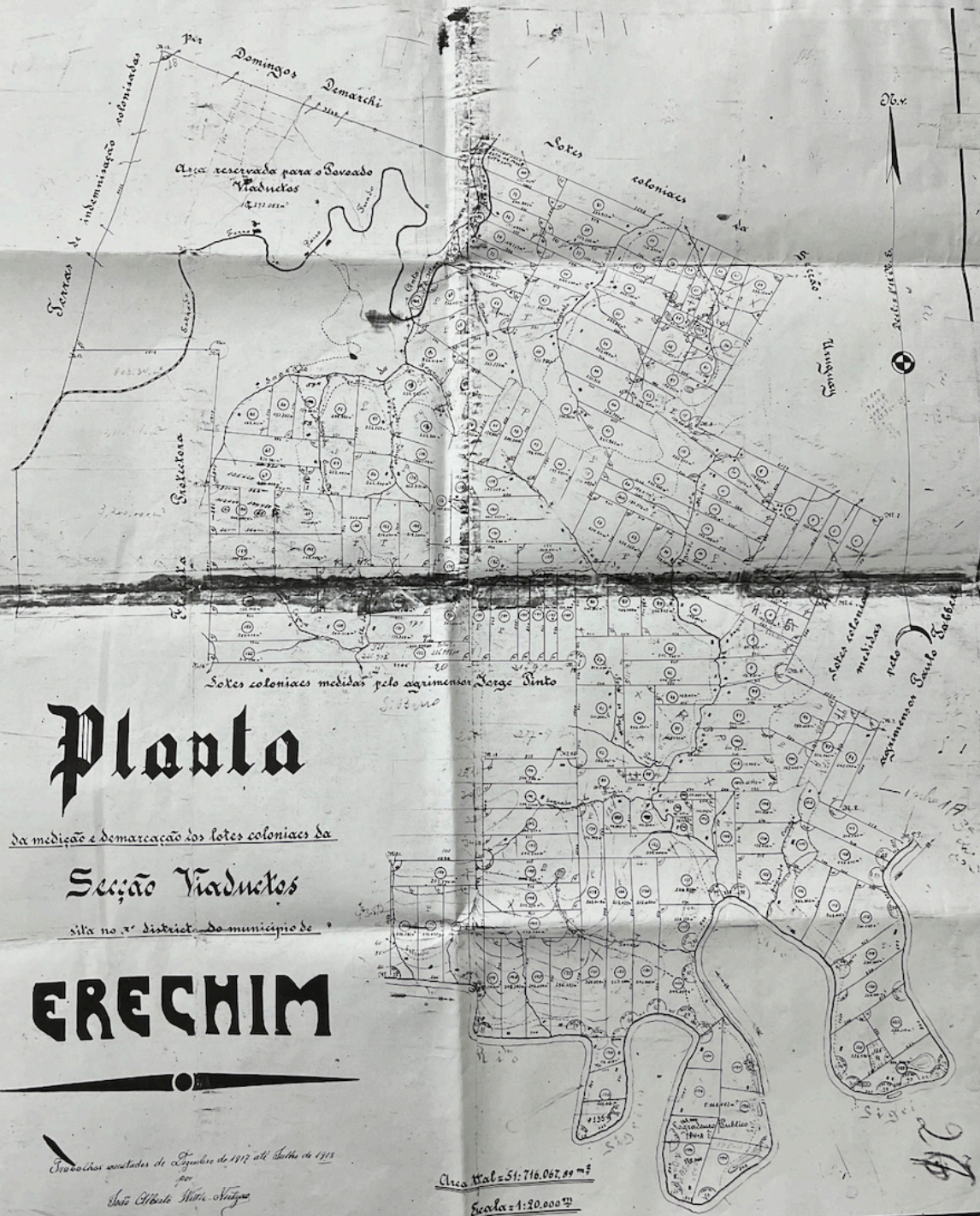
Escala 1:500



Fonte: Arquivo
Histórico Municipal
Juarez Illa Font,
Erechim, RS

póxima pág.:

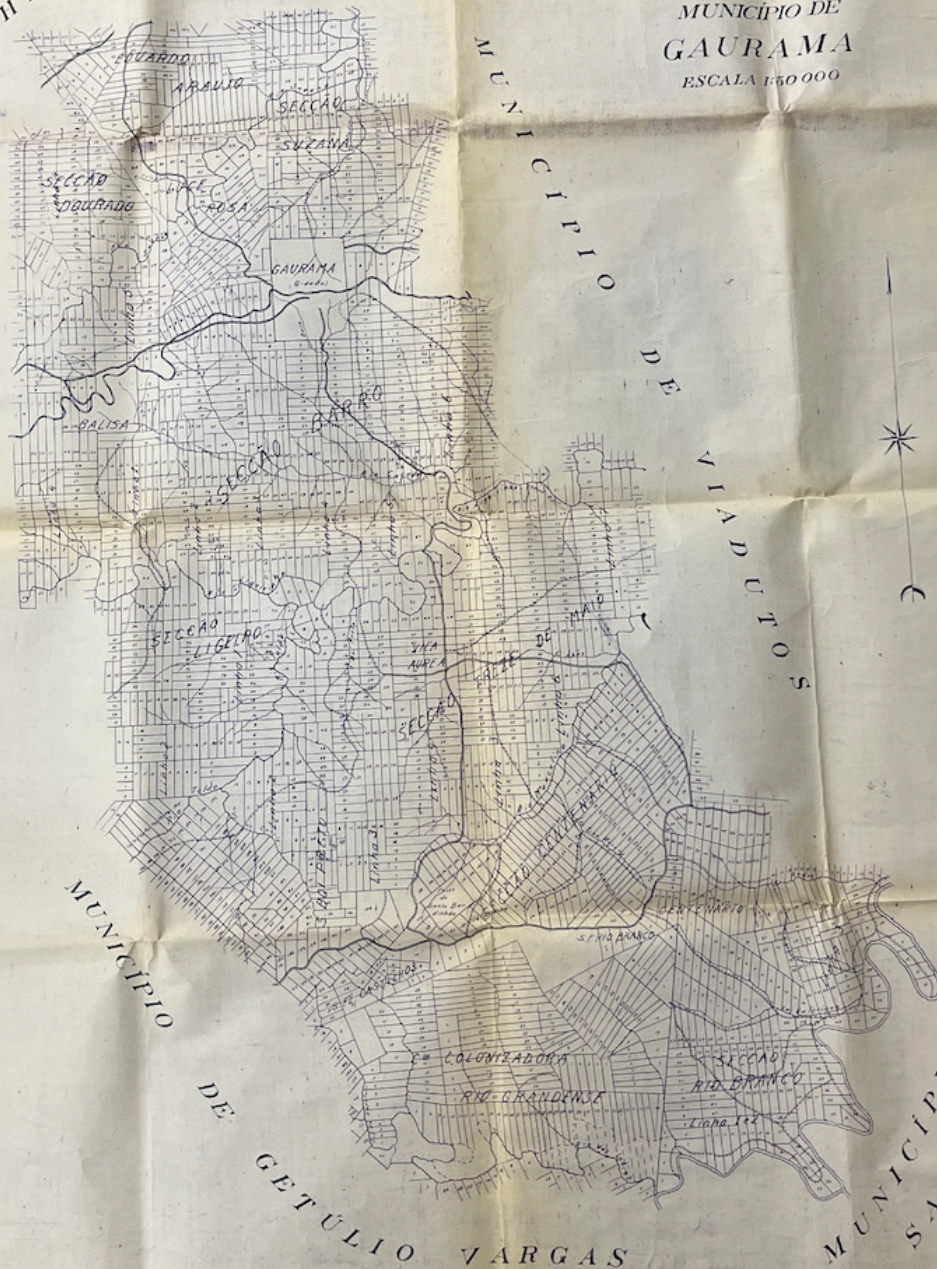
Fonte: Arquivo
Histórico Municipal
Juarez Illa Font,
Erechim, RS



Fonte: Arquivo
Histórico Muni-
cipal Juarez Illa
Font, Erechim,
RS

MUNICIPIO DE
SANANDUYA

ESCALA 1:50 000



Fonte: Arquivo
Histórico Mu-
nicipal Juarez
Illa Font,
Erechim, RS

174 **Da ordem dos trilhos ao progresso contestado:**
A urbanização do território de Erechim (RS) pela *Auxiliaire des Chamins de Fer au Brésil* na Primeira República

ANEXO 2

FICHAS CATALOGRÁFICAS

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Passo Fundo ENDEREÇO: Av. Sete de Setembro MUNICÍPIO: Passo Fundo LINHA/RAMAL: Santa Maria - Marcelino Ramos CONSTRUTOR: SOB - Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien		DATA DE INAUGURAÇÃO: 31.01.1898
		DATA DE DESATIVAÇÃO:
SÍTIO FERROVIÁRIO TRILHOS: Não OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim TIPOS: Caixa d'água metálica		
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom VOLUMETRIA: A COBERTURA: B VÃOS: A REVESTIMENTOS: A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado		
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias. MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Paredes de alvenaria e madeira. Estrutura de ferro sustentando cobertura sobre a plataforma. Estrutura de madeira sustentando cobertura externa na fachada oposta. COBERTURA: (x) BEIRAIS () PLATIBANDA () OUTROS Nº DE PAVIMENTOS: Um TELHAMENTO: Telha francesa (no acréscimo lateral) e telha metálica Nº ÁGUAS: Duas + quatro TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta / esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira envidraçada / tampões internos DETALHES: OBSERVAÇÕES: O prédio foi construído em etapas, com ampliações sucessivas, sendo dois blocos de alvenaria e dois de madeira. De acordo com foto sem data, o núcleo inicial da estação teria sido um prédio simétrico de alvenaria, com platibanda lisa e um pequeno frontão que marcava o acesso central. Em foto posterior, com data de 1927, já apareceram dois acréscimos laterais construídos em madeira, bem como o telhado contínuo em duas águas com beirais que substituiu a platibanda, modificando a aparência do prédio. Nessa época ainda não aparecia o bloco final de alvenaria com cobertura em quatro águas. O depósito de locomotivas que aparecia em 1927, ao lado da caixa d'água, não existe mais. Placa externa da Brigada Militar - 1º Esquadrão de Polícia Comunitária. Situa-se no Parque da Gare, local ajardinado no centro urbano.		



Fonte: Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1959 (IPHAE)

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Sertão ENDEREÇO: Av. Brasil - Bairro Centro LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil		MUNICÍPIO: Sertão	DATA DE INAUGURAÇÃO: 03.05.1910
			DATA DE DESATIVAÇÃO:
SÍTIO FERROVIÁRIO TRILHOS: Sim OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim TIPOS: Sanitários, caixa d'água com estrutura de trilhos			
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim VOLUMETRIA: B COBERTURA: VÃOS: B REVESTIMENTOS:			
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado			
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com telhado em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento da cobertura sobre a plataforma. MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma. COBERTURA: (x) BEIRAIS () PLATIBANDA () OUTROS Nº DE PAVIMENTOS: Um TELHAMENTO: Telhas francesas Nº ÁGUAS: Duas + duas TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Três portas com duas folhas na fachada da plataforma. DETALHES: Cunhais e pilastras salientes. OBSERVAÇÕES: Pequeno anexo de duas águas no lado oposto à plataforma. Alpendre fora do padrão construtivo do prédio. Janela basculante substituindo porta de depósito antes existente na fachada principal. Na fachada lateral correspondente à área de depósito a grande abertura original foi fechada com alvenaria de tijolos, existindo ainda trilhos chegando até a porta. Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Erechim, Gaurama, Viadutos e M. Ramos (mesma linha), Carlos Barbosa, Farroupilha, Garibaldi e Bento Gonçalves (zona de imigração italiana), S. Pedro do Sul (ramal D. de Aguiar - Santiago).			



Fonte: Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1959 (IPHAE)

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação Getúlio Vargas ENDEREÇO: Av. Lido Togliari s/nº - Centro MUNICÍPIO: Estação LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos CONSTRUTOR: Cia. Auxiliadora dos Caminhos de Fer ao Brasil		DATA DE INAUGURAÇÃO: 03.05.1910
		DATA DE DESATIVAÇÃO:
SÍTIO FERROVIÁRIO TRILHOS: Sim OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim TIPOS: Galpões de madeira precários		
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS: A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado		
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte em madeira com cobertura em duas águas MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Paredes de madeira (tábuas / mata-junta) e alvenaria. Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma. COBERTURA: (x) BEIRAIS () PLATIBANDA () OUTROS Nº DE PAVIMENTOS: Um TELHAMENTO: Telhas de fibrocimento e metálicas Nº ÁGUAS: Duas TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. DETALHES: Estrutura de madeira da cobertura externa com o mesmo padrão das demais estações de alvenaria neste trecho da linha. OBSERVAÇÕES: Existem dois pequenos anexos de alvenaria em uma das fachadas laterais do prédio (um deles ligado ao prédio da estação e o outro separado deste por um pequeno corredor aberto, com duas portas abrindo para a plataforma). O prédio constitui-se de armazém, sala de espera e da antiga residência do agente. Estrutura de trilhos no pátio, próxima aos anexos (provavelmente para sustentação da caixa d'água). Área construída do armazém e sala de espera = 244,50 m²		



Fonte: Patrimônio
Ferroviário no Rio
Grande do Sul: In-
ventário das Estações
1874-1959 (IPHAe)

FICHA INDIVIDUAL

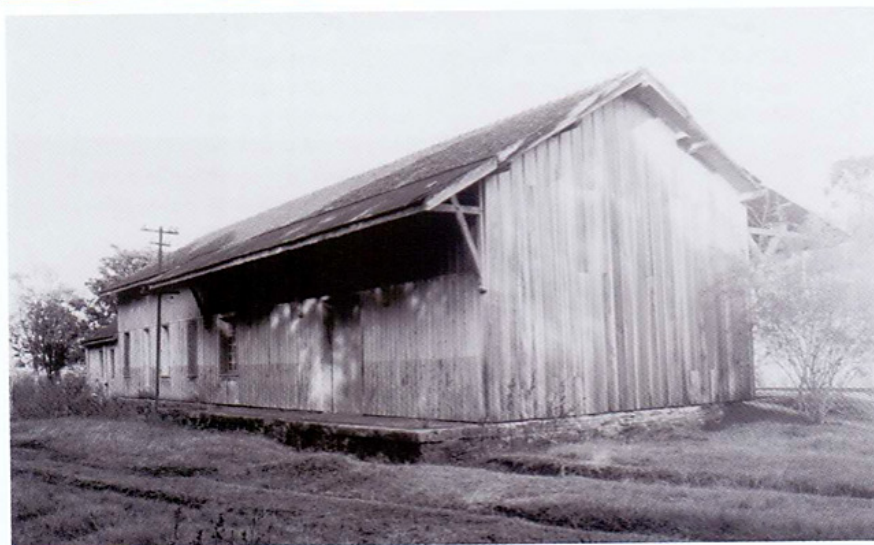
DENOMINAÇÃO: Estação de Erebangó ENDEREÇO: _____ MUNICÍPIO: Erebangó LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil		DATA DE INAUGURAÇÃO: 03.05.1910 DATA DE DESATIVAÇÃO:
SÍTIO FERROVIÁRIO TRILHOS: Sim OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: TIPOS:		
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim VOLUMETRIA: _____ COBERTURA: B VÃOS: _____ REVESTIMENTOS: _____ A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado		
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte em madeira com cobertura em duas águas. MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Paredes de madeira (tábuas / mata-junta) e alvenaria. Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma. COBERTURA: (x) BEIRAIS () PLATIBANDA () OUTROS Nº DE PAVIMENTOS: Dois TELHAMENTO: _____ Nº ÁGUAS: _____ TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. Venezianas em algumas janelas. Janelas basculantes nos trechos em alvenaria, fora do padrão original. DETALHES: Estrutura de madeira da cobertura externa seguindo o mesmo padrão das demais estações de alvenaria neste trecho da linha. OBSERVAÇÕES: Dois anexos em alvenaria (sanitários e outro) com janelas basculantes.		



Fonte: Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1959 (IPHAE)

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Capo - Erê ENDEREÇO: MUNICÍPIO: Erechim LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos CONSTRUTOR: Compagnie Auxilaire des Chemins de Fer au Brésil		DATA DE INAUGURAÇÃO: 03.05.1910
SÍTIO FERROVIÁRIO TRILHOS: OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: TIPOS:		
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim VOLUMETRIA: COBERTURA: VÃOS: REVESTIMENTOS: A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado		
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte em madeira com características próprias MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Paredes de madeira (tábuas / mata-junta). Mãos francesas de madeira para sustentação do prolongamento sobre a plataforma. COBERTURA: (x) BEIRAIS () PLATIBANDA () OUTROS Nº DE PAVIMENTOS: Um TELHAMENTO: Nº ÁGUAS: Duas TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta DETALHES: OBSERVAÇÕES:		



Fonte: Patrimônio
Ferroviário no Rio
Grande do Sul: In-
ventário das Estações
1874-1959 (IPHAÉ)

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Erechim ENDEREÇO: Praça Júlio de Castilhos MUNICÍPIO: Erechim LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil		DATA DE INAUGURAÇÃO: 30.08.1910 DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1980
SÍTIO FERROVIÁRIO TRILHOS: Sim OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim TIPOS:		
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular VOLUMETRIA: A COBERTURA: B VÃOS: B REVESTIMENTOS: A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado		
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento sobre a plataforma. MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira para sustentação das coberturas sobre as plataformas. COBERTURA: (x) BEIRAIS () PLATIBANDA () OUTROS Nº DE PAVIMENTOS: Um TELHAMENTO: Nº ÁGUAS: Duas TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa. Janelas basculantes na fachada lateral fora do padrão original. DETALHES: Cunhais e pilastras salientes. OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Sertão, Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos (na mesma linha), Carlos Barbosa, Farroupilha, Garibaldi e Bento Gonçalves (na zona de imigração italiana), São Pedro do Sul (no ramal D. de Aguiar - Santiago). As telhas de barro (francesas) originais foram substituídas.		



Fonte: Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1959 (IPHAE)

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Gaurama ENDEREÇO: _____ MUNICÍPIO: Gaurama LINHA/RAMAL: Santa Maria - Marcelino Ramos CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil		DATA DE INAUGURAÇÃO: 30.08.1910
		DATA DE DESATIVAÇÃO: 1997
SÍTIO FERROVIÁRIO TRILHOS: Sim OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim TIPOS: Barracão de madeira		
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular VOLUMETRIA: A COBERTURA: A VÃOS: A REVESTIMENTOS: A A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado		
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento sobre a plataforma. MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma. COBERTURA: (x) BEIRAIS () PLATIBANDA () OUTROS Nº DE PAVIMENTOS: Um TELHAMENTO: Telha francesa Nº ÁGUAS: Duas TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta; esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa; molduras em massa. DETALHES: Dois óculos na empena de uma das fachadas laterais. Pilastras e cunhais salientes. OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Sertão, Erechim, Viadutos e Marcelino Ramos (na mesma linha), Carlos Barbosa, Farroupilha, Garibaldi e Bento Gonçalves (na zona de imigração italiana) e São Pedro do Sul (ramal D. de Aguiar - Santiago). Há um anexo de duas águas em uma das fachadas laterais.		



Fonte: Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1959 (IPHAE)

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Viadutos ENDEREÇO: _____ MUNICÍPIO: Viadutos LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil		DATA DE INAUGURAÇÃO: 25.10.1910
SÍTIO FERROVIÁRIO TRILHOS: Sim OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: TIPOS: _____		
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim VOLUMETRIA: _____ COBERTURA: _____ VÃOS: _____ REVESTIMENTOS: _____ A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado		
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento sobre a plataforma. MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma. COBERTURA: (x) BEIRAIS () PLATIBANDA () OUTROS Nº DE PAVIMENTOS: Um TELHAMENTO: Telhas de fibrocimento / telhas francesas Nº ÁGUAS: Duas + duas + duas TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa. DETALHES: Cunhais e pilastras salientes. OBSERVAÇÕES: Existem dois anexos, um deles construído longitudinalmente e o outro no lado oposto à plataforma. As telhas da cobertura provavelmente foram substituídas. Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Sertão, Erechim, Gaurama e Marcelino Ramos (na mesma linha), Carlos Barbosa, Farroupilha, Garibaldi e Bento Gonçalves (zona de imigração italiana), São Pedro do Sul (ramal D. de Aguiar - Santiago).		



Fonte: Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1959 (IPHAE)

DENOMINAÇÃO: Estação de Marcelino Ramos ENDEREÇO: Rua Santa Catarina, 320 MUNICÍPIO: Marcelino Ramos LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil		DATA DE INAUGURAÇÃO: 25.10.1910 DATA DE DESATIVAÇÃO:
SÍTIO FERROVIÁRIO TRILHOS: Sim OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim TIPOS: Sanitários, casa do agente, girador de trens, escadaria da estação, ponte ferroviária		
ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim VOLUMETRIA: COBERTURA: B VÃOS: REVESTIMENTOS: A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado		
CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento sobre a plataforma.		
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria / Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma.		
COBERTURA: (x) BEIRAIS () PLATIBANDA () OUTROS Nº DE PAVIMENTOS: Um TELHAMENTO: Telhas francesas / telhas metálicas Nº ÁGUAS: Duas		
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.		
DETALHES: Dois óculos nas empenas de cada uma das fachadas laterais. Cunhais e pilastras salientes.		
OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Sertão, Erechim, Gaurama e Viadutos (na mesma linha), Carlos Barbosa, Farroupilha, Garibaldi e Bento Gonçalves (na zona de imigração italiana), São Pedro do Sul (linha D. de Aguiar - Santiago).		
Área construída da estação = 417 m² (segundo Secret. Mun. de Turismo)		
Área construída da casa do agente, à Rua S. Catarina nº 65 = 123 m²		



Fonte: Patrimônio
Ferroviário no Rio
Grande do Sul: In-
ventário das Estações
1874-1959 (IPHAE)



UnB