

UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO
INSTITUTO DE HUMANIDADES, CIÊNCIAS, EDUCAÇÃO E CRIATIVIDADE
CURSO DE HISTÓRIA

Gustavo Rodigheri

**“OS IMPACTOS E TRANSFORMAÇÕES DA FERROVIA PARA O MUNICÍPIO DE
PASSO FUNDO (1920–1957)”**

Passo Fundo/RS
2024

Gustavo Rodigheri

**“OS IMPACTOS E TRANSFORMAÇÕES DA FERROVIA PARA O MUNICÍPIO DE
PASSO FUNDO (1920–1957)”**

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado ao Instituto de Humanidades, Ciências, Educação e Criatividade da Universidade de Passo Fundo como requisito parcial para a obtenção do título de Licenciado(a) em História.

Orientador: Prof. Dr. Alessandro Batistella

Passo Fundo/RS

2024

DEDICATÓRIA

Aos meus colegas e familiares que estiveram presentes comigo nesta jornada longa e desafiadora, especialmente aos meus colegas Keli Cristina e Alexandre Durante que além de compartilhar comigo boas lembranças me ajudaram a chegar até aqui.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Troncos Ferroviárias construídas no estado sob capital estrangeiro.....	17
Figura 2 – Mapa da V.F.R.G.S em 1939, seus troncos e ramais.....	19
Figura 3 – Gare de Passo Fundo em 1949, locomotivas junto as oficinas de reparos.....	22
Figura 4 – Implantação das residências, sub-armazéns e oficina.....	22
Figura 5 – Moinho são Luiz, década de 1920.....	25
Figura 6 – Vista área de Passo Fundo em 1961 centro urbano do município.....	27
Figura 7 – Espaço urbano do município antes da chegada da ferrovia (1853-1898)	29
Figura 8 – Expansão territorial do município entre 1898-1902.....	30
Figura 9 – Plano de saneamento e urbanismo do município de Passo Fundo (1919)	32
Figura 10 – Principais vilas e bairros de Passo Fundo surgidas entre 1920-1950.....	33
Figura 11 – Extensão Urbana do Município em 1922.....	36
Figura 12 – Tabela 3: demonstrando o crescimento populacional do município.....	37
Figura 13 – Extensão territorial do município entre 1953-2010.....	38
Figura 14 – Edifício planalto em construção (1961)	40
Figura 15 – Edifício Banco do Brasil em construção.....	40
Figura 16 – Edifício serrador ainda em construção.....	41
Figura 17 – Turis Hotel em construção.....	41
Figura 18 – Edifício Planalto (1965), em contraste com o centro de Passo Fundo.....	42
Figura 19 – Código de Posturas de 1924, capa e verso.....	47

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Ex- Intendentes Municipais da Primeira Republica: (1892-1930)	31
Tabela 2 – Vilas e bairros surgidos no município entre 1920- 1930.....	34
Tabela 3 – Crescimento populacional do município.....	37

LISTA DE SIGLAS

AHR - Arquivo Histórico Regional de Passo Fundo

IHPF - Instituto Histórico de Passo Fundo

PDDU – Plano Diretor De Desenvolvimento Urbano

PRR – Partido Republicano Rio-Grandense

R.F.F.S.A – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anonima

V.F.R.G.S – Viação Férrea do Rio Grande Do Sul

SUMÁRIO:

INTRODUÇÃO.....	8
1 – O PASSO E O FERRO: A CONSOLIDAÇÃO DA FERROVIA EM PASSO FUNDO (1898-1957)	14
1.1. A consolidação das ferrovias gaúchas	14
1.2. O tronco norte, e os trilhos em Passo Fundo	19
1.3. O patrimônio ferroviário: Passado e Identidade	23
II – A FERROVIA E OS NOVOS CONCEITOS DE MODERNIDADE: DA BELLE ÉPOQUE AO TARDIO (1920-1950)	28
2.1. Prelúdio ao progresso, o começo da modernização.....	28
2.2. A Belle Époque e a renovação urbana	32
2.3. A Modernidade Tardia e a verticalização do centro urbano	37
III – PODER, DISCURSO E MODERNIDADE: OS INSTRUMENTOS DE ORDENAÇÃO PARA UM NOVO CENTRO URBANO	44
3.1. O novo Código de Posturas e a manutenção do centro urbano.....	44
3.2. Plano Diretor e o reflexo de uma realidade urbana	48
3.3. A influência da modernidade no Plano Diretor de 1953	50
CONSIDERAÇÕES FINAIS	54
FONTES	57
REFERENCIAS	58

INTRODUÇÃO

O município de Passo Fundo está localizado na região norte do estado do Rio Grande do sul. Considerado um expoente econômico para a região Norte, a chegada da ferrovia no município no final do século XIX impactou diretamente no espaço urbano da cidade e seu eixo econômico. Portanto o crescimento da cidade e o surgimento de um centro industrial está diretamente ligado com a posição da linha férrea na cidade, que possibilitou o surgimento de vilas, bairros e edificações industriais que impulsionaram o crescimento populacional e demográfico do município de Passo Fundo.

Para o presente trabalho propõe-se analisar o processo histórico no qual a ferrovia desempenha papel central para o desenvolvimento do município e sua transformação urbana, o recorte temporal delimitado corresponde ao momento de chegada dos trilhos no município em 1898, até a fundação da R.F.F.S.A ¹ em 1957, período no qual as ferrovias brasileiras foram encampadas pelo governo federal.

Para Miranda e Machado (2007), Passo Fundo passaria por um período chamado de *Belle Époque Passo Fundense* a cidade a partir do começo da década de 1920, passou por um crescimento exponencial acelerado, que está ligado com a ferrovia, o surgimento de vilas e conjuntos habitacionais de grande porte, juntamente com novas edificações industriais, ajudaram a reconfiguraram a cidade, ampliando sua extensão. Este crescimento se expande para todos os setores, sociais, culturais e econômicos.

Como pontua Miranda e Machado (2007), no ano de 1922 a cidade possuía o total de 689 hectares de terra, e em 1928 esse número havia subido para 867. O surgimento de bairros e vilas próximos aos trilhos da ferrovia, muitos destes bairros formados por trabalhadores e operários da mesma, impulsionou o avanço demográfico apontado pelos autores. Os autores afirmam que um dos grandes responsáveis pelo exponencial crescimento demográfico da cidade foi a exploração da madeira na região, já que a mesma se encontrava em abundância, o surgimento de madeireiras próximas aos trilhos da ferrovia, criou uma demanda pelo produto, ao passo que era necessário uma nova relação econômica no transporte e distribuição da mesma.

É lembrada como a época em que a cidade encontrou sua modernidade: as ruas se iluminam com a substituição dos lampiões a querosene por lâmpadas elétricas; a rede telefônica encurta distâncias; a instalação do primeiro banco agiliza o comércio; o

¹ A Rede Ferroviária Federal conhecida pela sigla R.F.F.S.A, foi criada em 1957, durante o governo de Juscelino Kubitsche, aonde a malha ferroviária do país passou a ser administrada pela União, com o objetivo de explorar, ampliar, e melhorar a malha ferroviária do Brasil, já na metade da década de 1990 o governo de Fernando Henrique Cardoso privatizou e leiloou para empresas privadas a malha ferrovia do Brasil, a malha do estado do Rio Grande do Sul ficou sob a administração da América Latina Logística (ALL), que administrou a mesma até 2015, atualmente a administração está sobre comando da RUMO Logística.

primeiro cinema encanta os habitantes e, entre outros movimentos, a área urbana adquire uma nova paisagem com a construção de hotéis e a inauguração da prefeitura “nova”, além da implantação dos trilhos. (Miranda, Machado, 2004, p. 49)

O conceito de modernidade tardia como pontua Eduardo Knack (2007), abrange outro período do município no qual novos conceitos de modernidade e urbanização são empregados a Passo Fundo, voltando-se a verticalização e a valorização da área central da cidade que havia crescido exponencialmente com a centralização da ferrovia dès da sua chegada. Ao adentrarmos na discussão central sobre representação, modernidade e urbanização, Eduardo Knack, traz em sua dissertação de mestrado, *Modernização do Espaço Urbano e Patrimônio Histórico: Passo Fundo, RS* (2007), as diferentes concepções de modernidade e urbanização aplicadas ao município de Passo Fundo ao longo das décadas, com maior enfoque nas décadas de 1920 e 1950, dialogando as diferentes expectativas que as elites políticas locais tinham referente ao espaço urbano do município, o autor traz em discussão as diferentes narrativas criadas por estes grupos com expressivo poder político que almejavam o progresso com a ferrovia, da instalação no centro da cidade até uma nova configuração urbana, e um novo conceito de “modernidade” nos anos de 1950.

Passo Fundo nem sempre foi chamada de “capital do planalto”. O quadro atual de crescimento urbano que caracteriza a cidade hoje é fruto da ação política e dos esforços das elites do município desde o início de 1900 com a instalação da viação férrea. Porém, existe um período de expansão acentuada, que desencadeou o crescimento das periferias, período esse em que a cidade começa a ser “higienizada”. É traçado um plano para construção de novas edificações, os prédios verticais começam a ser estimulados, e tem início a valorização das áreas centrais no ápice das transformações urbanas. Esse período é delimitado aqui entre 1950 e 1980. 1950 é a data da elaboração do primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), aprovado em 1957, e 1980 marca o segundo Plano, elaborado em 1979 e aprovado em 1984.” (Knack, 2007, p. 9)

A cidade expressa, em suas formas de ocupação do espaço urbano, os conflitos, as rivalidades, as disputas de força, também pode dissimular esses encontros, esconder as contradições e através de certas mensagens construir outro sentido para sua história, “esquecendo” certos conflitos, certos atores. O patrimônio histórico que continua “vivo” em Passo Fundo, como diz Lefebvre, possui uma voz própria, tem algo a falar. Porém, o significado expresso nesse signo (o patrimônio) não foi construído sozinho. A ação humana, mais especificamente, a ação política cuidou de construir esse significado, também cuidou de destruir outros signos (outras edificações, por exemplo, pela inércia frente à derrubada de parte da história da cidade), de esquecer certas memórias, promovendo uma elitização do espaço urbano através de políticas que visaram a modernização do centro da cidade. (Lefebvre 2001, p. 62)

Ao analisar tal contexto temos maior clareza dos planos que as elites políticas tinham em seu imaginário para uma cidade em constante progresso junto aos ideais republicanos e positivistas da época, o poder político e as influencias das elites ligadas ao Partido Republicano Rio-Grandense (PRR), construíram para o município de Passo Fundo um discurso de progresso

que seria objetivado não apenas com a chegada da ferrovia, mas com a expectativa de uma estrutura social próspera centralizada em seu eixo econômico e na ordem social, assim ao longo dos primeiros anos da República e ao longo da primeira década do século XX foram feitos diversos investimentos na parte estética urbana da cidade, para que a mesma servisse de modelo, para os moldes de uma nova sociedade, já que havia a ideia de romper com a estrutura econômica agrária do Império, a transição para a República trazia consigo a ideia de progresso, modernização e industrialização, moldes estes que seriam adotados para o município de Passo Fundo com a chegada da ferrovia.

Segundo Pasavento (2007), as elites políticas da Primeira República, foram a força motriz que conduziram o processo de modernização das cidades, apostando na conservação da ordem social, empregando por meio de Códigos de Postura e Planos Diretor padrões estéticos, saneamento, e demais medidas de intervenção. Por tanto a ferrovia foi o grande objeto de progresso para o município, e também objeto de poder, símbolo de uma elite que visava o progresso, a industrialização e modernização dos espaços da urbe.

Para Sevckenko (1998), ferrovia consolidava o espírito de modernização e progresso no município, a partir da proclamação da República e a consolidação da mesma, as elites dominantes procuravam impor seus padrões a uma população que em tal contexto serviam de instrumentos para seus objetivos maiores. Em um panorama geral, a ferrovia não foi apenas usada como símbolo de progresso, mas também um símbolo de poder e influência política, com o discurso de progresso e modernização necessários para o município as elites locais semeavam o imaginário de uma cidade moderna. Esta dinâmica de centralização econômica marcou este período, aliado a estes discursos havia os códigos de postura e ordem social, assim como o plano diretor do município, este modelo possibilitou uma grande transformação urbana no município, dando origem ao que podemos chamar de “aprimoramento estético”.

Estes documentos como Código de Postura e o Plano Diretor nada mais são do que instrumentos de intervenção, ordenamento e organização, recursos de dominação da ordem pública, que expressavam o desejo de uma elite para consolidar a ordem e o progresso. Com base nestes documentos a pesquisa busca evidenciar as transformações urbanas e os impactos da ferrovia para o município de Passo Fundo examinando a influência das elites políticas para este processo de modernização do município, evidenciando seus discursos e intenções, ao analisarmos tal período temos maior clareza das expectativas criadas.

Através da história política, compreendemos como o poder e o uso de sua influência é capaz de não apenas construir, mas igualmente legitimar narrativas, no contexto em que o município estava inserido construía-se em cima da ferrovia uma narrativa de progresso e

modernização, que ao longo das décadas passou por um processo de transformação e urbanização, alterando não apenas as dinâmicas econômicas, mas alterando os demais âmbitos sociais e o cotidiano de seus habitantes.

Juntamente com os planos, podemos citar anais de eventos e encontros sobre urbanização promovidos pelo poder público e instituições de ensino, que mostram a visão dos intelectuais e políticos sobre a cidade. A construção de uma identidade por parte desses grupos, voltada para o futuro, pautada em experiências que buscaram a modernização e valorizam as ações em busca do progresso, ignorando ou esquecendo paulatinamente aspectos do passado. (Knack, 2007, p. 46)

A história política evidencia as relações de poder que permeiam a sociedade, sendo assim para a presente pesquisa que evidencia a história local do município de Passo Fundo, será necessário dialogar com autores e fontes que expressem as expectativas de modernidade e urbanização, em diferentes épocas. Sendo assim a pesquisa buscara compreender as diferentes concepções do conceito de modernidade adotados para o município de Passo Fundo em diferentes épocas, para fins de comparar as diferentes expectativas e representações imaginadas para o município.

O conceito de “Modernidade” ao longo das décadas vai sendo alterado refletindo o imaginário e as expectativas das elites políticas, o mesmo conceito de modernidade que coloca a ferrovia como ponto central do município de Passo Fundo nas primeiras décadas do século XX, será colocado em xeque para uma nova ideia e concepção de modernidade que permeava as décadas de 1950 e 1960 no município de Passo Fundo, aonde a ferrovia posicionada no centro urbano não refletia mais as expectativas de uma nova elite local, que visava o moderno a partir da verticalização.

Seguindo a analogia feita pelos autores, se o início do século XX em Passo Fundo pode ser caracterizado como uma Belle Époque tardia, podemos entender então o período entre 1950 e 1980 como uma era moderna tardia, em que a industrialização se tornou o tópico entre os discursos políticos, juntamente com a expansão e reordenação urbana, em que as mudanças culturais vão ser sentidas e concretizadas “[...] a palavra moderno adquiriu conotação de elogio. As novas descobertas da ciência passaram a ser uma espécie de ‘marcadores’ dessa mudança cultural. (Miranda, Machado, 2004, p. 49)

Para Barros (2004), a nova história política direciona seu interesse para o “poder”, e suas outras modalidades, igualmente interessada na vida cotidiana. Desta forma o político e as relações de poder não podem ser vistos de uma forma “tradicional”, deve -se ter um sentido social, cultural dos imaginários sociais. O poder como objeto de estudo no campo social nos dá novas visões a respeito de figuras históricas, ao analisar a história política local / regional, denota-se narrativas que exaltam personalidades, ou figuras históricas, muitas destas figuras

ligadas ao poder político ou poder local, a representação deste símbolo de poder está presente em estatuas e monumentos, que corroboram narrativas a respeito das relações de poder.

Podemos definir a modernidade como um conjunto amplo de modificações nas estruturas sociais do Ocidente, a partir de um processo longo de racionalização da vida. Nesse sentido, como afirma Jacques Le Goff, modernidade é um conceito estritamente Modernidade vinculado ao pensamento ocidental, sendo um processo de racionalização que atinge as esferas da economia, da política e da cultura. (Silva, 2009, p. 297)

Na presente pesquisa a análise do discurso buscará evidenciar as intenções e as narrativas dos documentos que serão usados como fontes, tais documentos expressavam as expectativas das elites políticas locais ante os novos conceitos de modernidade que permeavam o município com a chegada da ferrovia. A semiótica como recurso analítico para tal pesquisa busca evidenciar como a ferrovia foi usada como símbolo de progresso por estas elites na construção do ideário de uma cidade moderna. Para tal pesquisa o conceito de modernidade está ligado a dois momentos distintos, o período compreendido como “*Belle époque tardia*” e o período compreendido como “*Era moderna tardia*”, em ambos os contextos a diferentes discursos, narrativas e expectativas de uma cidade moderna, a escolha de tais fontes para compreender tais contextos, possibilitam o entendimento do processo histórico que levou o município a se tornar a capital do planalto médio, e um expoente econômico na região norte do estado do Rio Grande do Sul. Por tanto a análise do discurso das fontes nos revela as intenções e expectativas diante o conceito de modernidade em diferentes contextos, e a semiótica revela como a ferrovia foi usada como símbolo de progresso e modernidade para o município.

Será utilizada mapas cartográficos do município de Passo Fundo, que compreendam o período a ser analisado, afim de compreender as transformações do espaço urbano, os mesmos estão disponíveis para análise no livro, *Passo Fundo: presentes da memória* que fora citado anteriormente no tópico anterior. Os mapas cartográficos a serem analisado são datados do final do século XIX e começo do século XX, os mesmos refletem o crescimento do centro urbano e de vilas nos arredores da linha férrea.

Para uma análise mais profunda a respeito dos conceitos de modernidade, poder e representação, serão analisadas as seguintes fontes, o Código de Postura do município do ano de 1924² e o Plano Diretor³ do município do ano de 1953, importante perceber para qual

² Aprovado em 5 de novembro de 1924, pelo Intendente Nicolau de Araújo Vergueiro

³ O plano diretor é um projeto de cidade no que tange aos seus aspectos físico-territoriais, elaborado pelo Poder Executivo Municipal, sob a responsabilidade técnica de um arquiteto urbanista com a participação de uma equipe interdisciplinar, em um processo de planejamento participativo. Além disso, o plano diretor deve ser aprovado pela Câmara Municipal, com o que obtém eficácia de vinculação jurídica em face dos atores públicos e privados que concorrem na produção e transformação do espaço urbano

finalidade tais documentos foram elaborados e redigidos, qual seu propósito, sendo assim os códigos de postura⁴, refletem a organização moral e social da cidade, para o contexto da pesquisa o código de posturas reflete as expectativas, e os padrões sociais que se esperava de uma nova elite política e de uma nova sociedade que emergia com o progresso econômico da região, sendo assim ambas as fontes podem ser compreendidas como instrumentos de organização, ordenação e intervenção da ordem pública. O plano diretor por sua vez e o reflexo e a representação de um projeto de cidade e seus aspectos territoriais, o mesmo expõe as transformações urbanas que se espera para o município, o Plano Diretor da década de 1950 do município está direcionado a um novo conceito de modernidade e urbanização planejado e pensado por uma nova elite política que levaria a cidade a se tornar a “capital do planalto médio” ao longo da década de 1950.

Para a realização do presente trabalho, o mesmo foi dividido em três capítulos, sendo o primeiro capítulo de contextualização, abordando inicialmente a consolidação do sistema ferroviário gaúcho e a formação dos troncos ferroviários no estado dando ênfase no tronco norte que chegará ao município em 1898, abordando o processo histórico referente a ferrovia na região norte com ênfase em Passo Fundo, será utilizado neste primeiro momento as principais bibliografias de autores e historiadores locais, que abordem o tema.

O segundo capítulo irá tratar das transformações urbanas ocorridas no município no período em que a pesquisa se propõe a analisar, para isso será utilizado como fonte, mapas cartográficos que compreendam tal contexto, os mesmos demonstram e comparam o crescimento do município em torno da ferrovia, também será utilizado as pesquisas de Eduardo Knack, e Diego Ferreto, ambas dissertações se pautam nas transformações urbanas que o município passou ao longo das décadas dando enfoque na ferrovia como eixo transformador.

O terceiro capítulo se propõe analisar o discurso das fontes, Códigos de Postura e Plano Diretor, para compreender para quem, por quem e qual finalidade de tais documentos, assim compreendendo como o município imagina uma cidade moderna no contexto em que os documentos foram escritos, pois os mesmos expressavam as expectativas de uma cidade moderna.

⁴ O código de Postura de um município, é o que estabelece normas de política administrativa, reúne um conjunto de normas que regulam o uso do espaço urbano pelos cidadãos. A utilização de passeios, a instalação de mobiliário urbano, o exercício de atividades profissionais ao ar livre, a realização de eventos, o plantio de árvores e até a instalação de faixas e cartazes de publicidade em locais públicos são alguns dos itens que compõem o regulamento municipal.

1 – O PASSO E O FERRO: A CONSOLIDAÇÃO DA FERROVIA EM PASSO FUNDO (1898-1957)

A chegada da ferrovia no município de Passo Fundo marca para muitos historiadores locais o ponto de virada para o crescimento e o desenvolvimento do município na região norte. A ferrovia trazia consigo não apenas o progresso necessário para o desenvolvimento econômico da região, mas também a ideia de uma cidade moderna, pensada pelas elites locais que visavam adequar o município aos moldes republicanos da época. Assim a ferrovia era mais que um meio de transporte era um símbolo de poder e progresso, tal fato que impulsionou e alterou o município, em um período chamado de Belle Époque tardia. Por trás de tais mudanças a um complexo processo histórico no qual a ferrovia tem o papel central.

Tendo em vista tais fatos neste primeiro momento pretende-se compreender tal processo histórico no qual a ferrovia desempenhou o papel central para o desenvolvimento do município, sua chegada e a construção de uma identidade voltada ao progresso, também será discutido no presente capítulo a consolidação do modal ferroviário no estado do Rio Grande do Sul e como o mesmo influenciou a chegada da ferrovia no município.

1.1. A consolidação das ferrovias gaúchas

O município de Passo Fundo está situado no norte do estado do Rio Grande do Sul, o mesmo alcançará emancipação em 1857. O apogeu das estradas de ferro na metade do século XIX possibilitou que os territórios que compreendiam linhas férreas ampliassem suas possibilidades econômicas, indústrias, territoriais e comerciais. O advento da ferrovia e do cavalo de ferro não demoraria para chegar ao Rio Grande do Sul e a Passo Fundo, na província o trem chegará em 1874, ligando a capital Porto Alegre a São Leopoldo, em um percurso singelo de 33km, na qual a concepção de construção e exploração ficará a cargo do capital estrangeiro mais precisamente da inglesa New Hamburg Railway Company Limites, este primeiro tronco ferroviário era pequeno porém seu principal objetivo era escoar a produção dos colonos para abastecer a capital, nas ferrovias gaúchas destaca-se a união entre o capital industrial e os interesses dos latifundiários a produção colonial, a implantação da ferrovia também era estratégica para a proteção das fronteiras.

O trem, quando foi implantado na província, na segunda metade do século XIX, já vinha se desenvolvendo em algumas regiões de economia central no país e já era bastante usado e comum em várias partes do mundo, em particular, na Europa Central e no norte do continente americano. (Tedesco, 2015, p. 9)

A partir de 1874, o governo autorizara a construção de uma estrada de ferro ligando o litoral e a capital com suas fronteiras: Porto Alegre a Uruguaiana e Rio Grande a Alegrete, transformada, posteriormente, em Rio Grande a Bagé; em 1889, autorizara a construção de linha que partia de Itararé (SP) até Santa Maria (RS); em 1891, foram aprovados os estudos para a construção do trecho Santa Maria – Cruz Alta – Passo Fundo – Marcelino Ramos e rio Uruguai, o que permitiu uma ligação direta com a rede férrea Paraná – Santa Catarina, Itararé – São Paulo. Posteriormente, foram sendo ampliados novos trechos e ramais tais como Rio dos Sinos – Monte Negro – Caxias – Carlos Barbosa – Bento Gonçalves. Os ramais de Santa Cruz do Sul, Quaraí, Dom Pedrito, Santa Rosa, São Borja, Jaguarão, Santiago e outros, no seu conjunto, constituíram a Rede Ferroviária do Rio Grande do Sul, a qual fazia ligação com o norte do país, com o Uruguai, em Livramento e Jaguarão e com a República Argentina em Passo de Los Libres. (Tedesco, 2015, p. 22)

Um debate entre os historiadores das ferrovias gaúchas é acerca do advindo do capital estrangeiro e como o mesmo impactou na consolidação do modal ferroviário inicialmente na província, posteriormente no estado do Rio Grande do Sul, em nível nacional havia ausência de capitais e tecnologias ferroviárias, o país pouco industrializado e abalado com a abolição da escravatura que fora a principal mão-de-obra parecia infértil ao capital industrial. Como aponta Dias (1986), a ausência de tais indústrias proporcionou remuneração pelo sistema de garantia de juros, já que seria inviável o investimento de alto risco em tal circunstâncias aonde não haveria nenhum tipo de indústria de apoio para a consolidação do modal ferroviário, o sistema de juros assegurava a tais investidores estrangeiros concepções, exploração e implantação de linhas férreas, que por vezes eram precárias, o que gerava prejuízos, tais prejuízos gerados por má administração de tais empresas estrangeiras que por sua vez era arcado por finanças públicas.

A primeira linha férrea foi construída em território de imigrantes alemães, porém, na sequência, influenciados pelo plano de Ewbank, os estudos voltaram-se para a necessidade de proteger as fronteiras. Foram construídas três linhas principais, chamadas Linhas-Tronco: “Central”, ligando Porto Alegre a Uruguaiana; “Sul”, oriunda do mesmo decreto lei da E. F. Porto Alegre a Uruguaiana, ligando Rio Grande a Bagé; e “Norte”, ligando Santa z a Rio Uruguay, conformando a parte sul da linha Santa Maria a Itararé. (Wickert, 2011, p. 46)

O advento do capital estrangeiro possibilitou a construção de um complexo sistema ferroviário, impulsionado pela chegada da república que apostaria na industrialização e buscou no capital estrangeiro subsídios necessários para consolidar uma nova base econômica na qual as ferrovias era o eixo central da nova dinâmica econômica que iria beneficiar todas as regiões do estado do Rio Grande do Sul, o impulso a industrialização proliferava linhas férreas, tanto linhas tronco quanto ramais, escoando a produção colonial para as grandes cidades e centros urbanos, e transportando passageiros para todas as regiões.

A rápida expansão do modal ferroviário demonstrou a necessidade de unificação dessa rede de linhas, o que abriu concorrência para empresas estrangeiras para assegurarem o

arrendamento de tais redes, a *Compagnie Auxiliaire des Chemins du Fer au Brésil*, e a *Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire* representavam o capital belga que investia nas ferrovias gaúchas, os mesmos demonstravam interesses no encapamento da rede de trilhos, é no dia 06 de junho de 1905 a *Compagnie Auxiliaire des Chemins du Fer au Brésil* ganhará a concessão dos principais troncos do estado pelo governo federal, sendo assinado o arrendamento em 19 de junho do mesmo ano, a partir de tal fato era criado a V.F.R.G.S (viação férrea do Rio Grande do Sul). O debate acerca do capital estrangeiro no que tange as ferrovias gaúchas é pautado na execução precária de seus serviços, voltados apenas para o lucro, já que o sistema de garantia de juros garantiria ao capital privado o retorno financeiro investido, enquanto tais prejuízos eram cobertos por finanças públicas, em contra ponto como afirma Dias (1986), o mesmo sistema beneficiou de forma sensível o estado, dinamizando sua economia e ampliando a proteção das fronteiras gaúchas, já que havia em tal contexto uma grande proliferação de linhas férreas.

Em 1905, quando as três principais linhas construídas no Estado já atuavam em tráfego mútuo, o Governo Federal assinou com o estado do Rio Grande do Sul um acordo visando à unificação das Linhas Férreas. Aberta concorrência, os belgas foram os únicos a se inscrever, participando com duas propostas: uma assinada pela *Compagnie Auxiliaire des Chemins du Fer au Brésil* e a outra pela sua matriz, a *Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire*. Dessa forma, asseguraram o arrendamento da rede, dando o lance final da encampação ao retirar uma das propostas para facilitar a aprovação da outra. Uma vez legalizada a transferência das linhas para a *Auxiliaire*, os empresários assinaram, em junho de 1905, o contrato que lhes dava o privilégio de exploração da rede pelo período de 53 anos, contados a partir daquela data. (Wickert, 2011, p. 51)

Com a instauração da República, acentuou-se ainda mais a ânsia pelo progresso e sua representação. O território ferroviário seria a expressão de uma nova composição de sujeitos nacionais, entre os quais uma burguesia ascendente que encontrava novos modos de financiamento e capitalização dos seus negócios, importando trens e outros maquinismos na Europa. Contudo, esses novos costumes instaurados com a ferrovia constituíram uma pequena gama entrelaçada com o passado colonial. (Wickert, 2011, p. 42)

Figura 1 – Troncos Ferroviários construídas no estado sob capital estrangeiro.



Fonte: Wickert, 2011, p.47.

Para Dias (1986), todo esse processo consolidou a penetração do capital estrangeiro no Brasil, atuando em áreas extremamente estratégicas e ocasionando inflamáveis discursos de nacionalistas, políticos, ruralistas (estes contrários aos interesses industriais), de usuários do sistema ferroviário, especialmente por causa da precariedade dos transportes, ocasionando perdas econômicas consideráveis. O capital estrangeiro teve seu fim nas ferrovias gaúchas em junho de 1920 a insatisfação pelos serviços prestados, o déficit nos fretes e os altos preços dos mesmos, aliado a uma péssima manutenção das vias, corroboraram para que o governo geral encampasse a malha ferroviária que havia no estado, em um período de 15 anos nos quais a Compagnie Auxiliaire des Chemins du Fer au Brésil detinha a concessão da malha ferroviária total do estado, houveram greves e paralisações nas quais refletiam os problemas e a insatisfação popular quanto à administração da empresa belga, na câmara dos deputados o deputado federal Augusto Pestana liderava o movimento de reação contra a administração dos serviços da companhia belga, tal movimento de reação culminaria quando a união aprovou a estatização da V.F.R.G S em 18 de junho de 1920, sendo Augusto Pestana nomeado presidente da nova empresa.

O governo Gaúcho fez várias referências ao governo Central no sentido de demonstrar insatisfação com sem obter nenhum resultado e optando por aguardar uma pressão dos setores econômicos esta pressão surtiu efeito, atitudes fortes da associação

comercial de Porto Alegre e da Imprensa fizeram com que o Governo do Estado sugerisse ao governo Central que assumisse responsabilidade pela exploração da Viação Férrer do Rio Grande do Sul esta pressão desencadeou calorosos diálogos que redundaram na encampação em 18 de junho de 1920 aonde a Auxiliaire des Chemins du Fer au Brésil devolve para o governo federal a viação férrea do Rio Grande do Sul e este transferido em 12 de julho de 1920 a viação para o governo do Estado do Rio Grande do Sul. (Kliemann, 1977)

O monopólio do setor, a falta de vagões, o preço alto do frete, a ausência de infraestrutura de armazenamento nas estações ferroviárias (gares), somados aos conflitos entre os trabalhadores causados por demissões, remanejamentos espaciais e funcionais, baixa remuneração, dentre outras questões, culminaram numa grande mobilização dos trabalhadores, obrigando o governo a rever os contratos e a tomar medidas que amenizassem o mal-estar nos setores atingidos (charqueadas, frigoríficos, madeireiros, pecuária e agricultura de exportação e, em geral, moinhos. (Tedesco, 2015, p. 31)

O capital estrangeiro foi extremamente beneficiado nas concessões e nos contratos de exploração do setor ferroviário do Rio Grande do Sul. Além do monopólio da exploração, ficava isento de riscos, recebia juros sobre o capital investido por quilômetro¹⁸. Além disso, o governo não estava preparado para fiscalizar as obras; permitiu-se poder absoluto aos empreiteiros estrangeiros na moldagem da atividade, de modo que casos de acidentes por problemas infra estruturais, linhas mal construídas, reparações generalizadas na malha logo após seu término eram comuns, quando essas não tinham de ser completamente refeitas. (Wentz, 2004)

A V.F.R.G.S ficou sobre concessão do estado em um período de 39 anos, neste período foram construídos aproximadamente 1.400 km de linhas e ramais, edifícios, estações e galpões, havendo a manutenção das vias e do material rodante (vagões e locomotivas), além do forte investimento do estado nas tecnologias ferroviárias que equipavam o sistema gaúcho. As ferrovias gaúchas culminaram com a organização da R.F.F.S.A em 1957, ainda no governo Juscelino Kubitschek, que reorganizou o sistema ferrovias do país, unificando e centralizando a malha ferroviária total existente no Brasil sob concessão do governo federal, em 8 de fevereiro de 1961 os 3.657km de trilhos gaúchos foram incorporados a R.F.F.S.A.

Por volta dos anos de 1960, mudanças se fizeram presentes nesse processo. A centralidade da rede nas mãos do Governo Federal alterou em grande parte da simbologia de ser ferroviário. O sucateamento, o descaso, a desvalorização do trabalhador, a perda do poder de organização e a hierarquia interna exacerbada, os trens de passageiros foram reduzidos, ficaram mais os de carga e a simbologia do trem também perdeu espaços. O grande investimento no setor rodoviário, escamoteou e reduziu a visibilidade e importância. (Tedesco, 2015, p. 108)

Figura 2- Mapa da V.F.R.G.S em 1939, seus troncos e ramais.



Fonte: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=139392023061721&set077025387&type=1>

1.2. O tronco norte e os trilhos em Passo Fundo

Os caminhos de ferro chegaram a Passo Fundo em 1898, para muitos historiadores locais um dos pontos mais altos e mais importantes da história do município, a chegada da ferrovia representava o progresso a prosperidade e a modernidade para Passo Fundo, em 1898 o sistema ferroviário gaúcho já estava ganhando forma, possuindo ramais e linhas troncos que ligavam as demais regiões a capital, escoando a produção agrícola e impulsionando economicamente o estado, Passo Fundo não estaria atrás das demais cidades que foram beneficiadas pelo advento da ferrovia, pelo contrário se destacou na região norte como um importante polo industrial potencializado pela ferrovia.

O tronco norte que chegará ao município tinha uma extensão de 355km vindo de Santa Maria, inicialmente a extensão férrea que passava pelo município de Passo Fundo fazia parte da ferrovia, São Paulo Rio Grande com uma extensão de 1403 km, saindo de Itararé (SP), até a cidade de Santa Maria (RS), estendendo-se até o município de Marcelino Ramos, sendo este projeto ferroviário uma tentativa de ligar o a região sul do país a região central, neste caso São

Paulo, tal projeto previa um modal ferroviário federativa unificada, plano amplamente difundido com a chegada da república, que visava industrializar o país, rompendo com qualquer imagem ligada ao Império, para esse processo buscou-se unir o capital estrangeiro privado com o advento das ferrovias.

Como já foi mencionado, o trem, passando por Passo Fundo, foi produto de um amplo e arrojado projeto que objetivava ligar o estado sulista ao centro do país, no caso, São Paulo, mas que estaria em conexão com outras redes que se ligariam e cobririam vários territórios do Sul do Brasil, em particular, com regiões de fronteira com Argentina e Uruguai. (Tedesco, 2015, p. 25)

No interior do estado, esse projeto permitia ligar três centros expoentes em termos políticos e econômicos, ou seja, Santa Maria, Cruz Alta e Passo Fundo e, com isso resolver o grave problema dos transportes de produtos em mercados consumidores expoentes, fato esse que representava um grande gargalo no crescimento econômico das regiões mais distantes dos centros maiores. (Wentz, 2004)

Segundo Wickert (2015) a região percorrida pela Tronco Norte compreendia campos e matas, onde havia abundância de madeira de lei, consumida pela estrada e pelos colonos e, posteriormente, produto de exportação. O processo de expansão da agricultura colonial em direção a essa região beneficiou-se da fertilidade do solo e as áreas de mata foram cedendo lugar à agricultura. Os colonos que aí se estabeleceram, dedicavam-se ao plantio de arroz, feijão, batata, trigo e uvas. No entanto a pecuária ainda era a atividade principal, praticada fundamentalmente em função da engorda do gado, vendido para as charqueadas em especial de São Gabriel, Bagé e Pelotas. A chegada da ferrovia contribuiu para escoar o excedente agrícola da região, a ferrovia dinamizou e centralizou o poder econômico em torno de si, beneficiando e valorizando todas as regiões por onde o trem passava. O tronco norte que compreendia grandes cidades desta região do estado como Santa Maria, que virá a se tornar a sede da V.F.R.G.S após a unificação das ferrovias gaúchas em 1905, Cruz Alta, Carazinho, Passo Fundo, Erechim, e Marcelino Ramos, abriu matas, viu cidades serem erguidas ao redor da linha férrea, para Tedesco (2015), está ideia de prosperidade que a ferrovia trazia consigo era causada pelo fato de tal região poder escoar sua produção e seus excedentes produzidos, por tanto a ferrovia elevou o padrão de vida dos colonos por onde passava, por isso a ferrovia trazia consigo a ideia de valorização, prosperidade e progresso. Com esta nova dinâmica econômica o trem fora o grande agente transformador das paisagens rurais e urbanas.

No entanto, a ferrovia cortou, abriu, percorreu e valorizou campos e matas com abundância de madeira de lei, necessária para a própria rede, para os colonos, para colonizadoras e comerciantes. Ao seu redor, esses últimos, estruturaram suas vidas e seus estabelecimentos, valorizaram as terras, sendo as matas, aos poucos, substituídas pela agricultura de trigo e milho, com a conseqüente dinâmica da indústria moageira, da banha, da carne e do couro. (Tedesco, 2015, p. 29)

Ao chegar em Passo Fundo em fevereiro de 1898 a ferrovia alterou todo o traçado urbano do município, cujas alterações são a discussão central do presente trabalho, os trilhos posicionados no centro da cidade deram um novo sentido ao que chamamos de “centro”, pois para Passo Fundo ligamos o “centro” ao poder econômico do município, tal concepção está ligado a este passado histórico do município, que está intimamente ligado a chegada da ferrovia. Como pontua Santos (1992), a análise da implantação e passagem da ferrovia por uma cidade pode ser considerada sob alguns aspectos que explicitam o papel dos trilhos no desenvolvimento urbano. Dentre eles pode-se citar a influência do trem no ritmo de crescimento, tomando-se como base as transações de compra e venda de imóveis, o desenho urbano e a arquitetura, através da modificação da qualidade das edificações existentes e dos novos elementos trazidos dos grandes centros pela ferrovia.

A Gare de Passo Fundo demoraria 10 anos a ser concluída, o argumento que justificava tal demora era que para atender a demanda local e regional de armazenagens de excedentes, galpões de locomotivas e oficinas de reparos do material rodante, seria necessária uma estrutura completa, que atendesse tal demanda. O complexo ferroviário de Passo Fundo era considerado um dos maiores da região norte, junto ao complexo de Santa Maria, tal grandeza denotava relevância e poder ao município, a estação da Gare fora desativa em 1978 apesar de inoperante para trens a mesma mantém sua imponência sobre os edifícios do centro do município, a construção de tais prédios e edificações são reflexo das expectativas de modernidade que havia na época, como afirma Wickert (2011), a construção da ferrovia está intimamente ligada com a construção de uma identidade ligada a modernidade, comum para a época.

O complexo ferroviário é configurado por diversas edificações além da estação propriamente dita. A paisagem ferroviária inclui armazéns de carga, depósitos e oficinas de locomotivas, residências para funcionários e elementos complementares como as caixas d’água e cabines de sinalização. Esses edifícios ficavam localizados em pontos estratégicos das linhas, objetivando seu funcionamento ideal. A dimensão do complexo ferroviário acabava sendo um indicador da relevância da cidade em relação às demais da mesma linha. Na Linha Tronco Norte, os maiores e mais importantes edifícios ferroviários localizavam-se em Santa Maria, Cruz Alta e Passo Fundo, em respectiva ordem de relevância, sendo que nos demais complexos aparecem apenas as residências dos chefes da estação e um pequeno depósito anexo. (Wickert, 2011, p. 58)

O tronco Norte desempenhou um papel significativo em Passo Fundo e foi amplamente utilizada como um símbolo de poder e modernização na região, essa linha ferroviária conectava Passo Fundo a outras cidades importantes da região sul do Brasil, como Porto Alegre e Santa Maria. Neste contexto a estação da Gare era o ponto central, a estação ferroviária tornou-se um

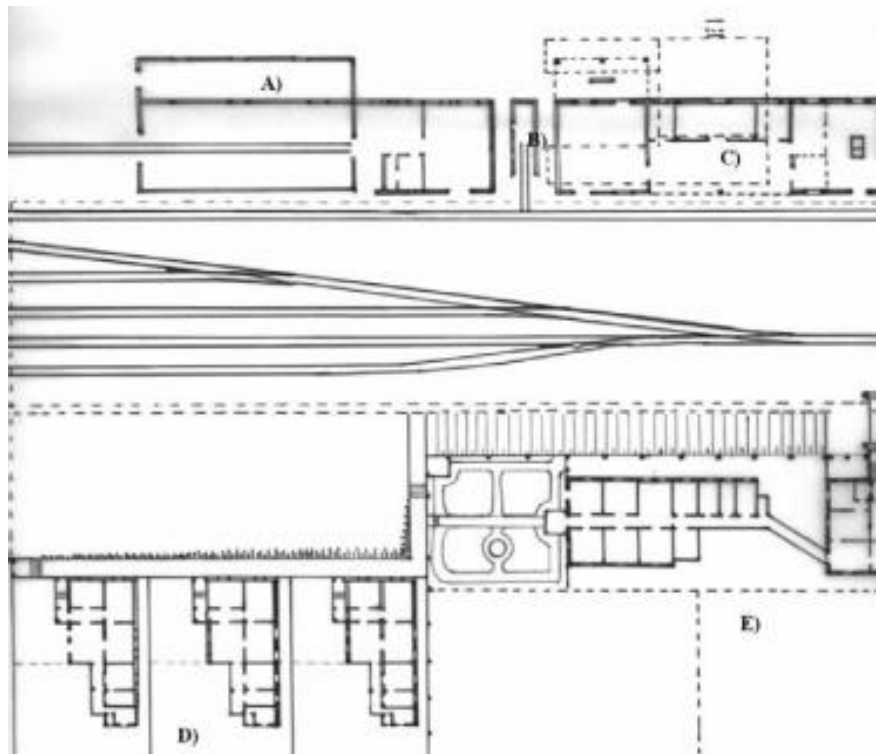
ponto de referência importante aonde pessoas se reuniam para receber notícias trocar mercadorias e se conectar com o mundo exterior.

Figura 3- Gare de Passo Fundo em 1949, locomotivas junto as oficinas de reparos.



Fonte: Instituto Histórico de Passo Fundo

Figura 4- Implantação das residências, sub-armazéns e oficinas.



- a) Sub-armazém do almoxarifado
- b) Garagem do auto da residência
- c) Oficinas
- d) Casas para empregados de categoria
- e) Casa do residente

Fonte: Wickert,2011, p.57

1.3. O patrimônio ferroviário: passado e identidade

A presença da linha férrea não apenas alterou a paisagem física da cidade, mas também moldou sua identidade e seu papel na região norte, sob o culto ao progresso e a modernização, as elites políticas fizeram de Passo Fundo a extensão de suas ideias, sob o brasão do progresso, modernização e desenvolvimento econômico. O crescimento urbano e a alteração do mesmo, só fora possível com a chegada da ferrovia, símbolo máximo de modernização e progresso, ao mesmo tempo que trazia ao município o status de uma cidade prospera, construía sentido e identidade.

A elaboração de um imaginário é parte integrante de qualquer regime político. É por meio do imaginário que se podem atingir não só a cabeça, mas, de modo especial, o coração, isto é, as aspirações, os medos e as esperanças de um povo. É nele que as sociedades definem suas identidades e objetivos, definem seus inimigos, organizam seu passado, presente e futuro. O imaginário social é constituído e se expressa por ideologias e utopias, sem dúvida, mas também – e é o que aqui me interessa – por símbolos, alegorias, rituais, mitos. Símbolos e mitos podem, por seu caráter difuso, por sua leitura menos codificada, tornar-se elementos poderosos de projeção de interesses, aspirações e medos coletivos. (Carvalho, 1990, p. 10)

Analisando o corpo do patrimônio histórico-arquitetônico de Passo Fundo e o contexto urbano da área central em que esses bens estão inseridos, fica claro o domínio econômico e político na cidade pela identidade caracterizada pelo progresso, pela modernização e desenvolvimento urbano do município, orientado pelo poder público. A própria formação do cenário urbano da cidade configurou esse domínio, pois apenas edificações que representavam o imaginário, poeticamente. (Knack, 2007, p. 44)

As edificações ferroviárias que que ainda estão presentes no centro urbano do município atravessaram as décadas e se sobrepõem aos conceitos de modernidade que são adotados para o traçado urbano de Passo Fundo atualmente, mesmo após o fim do período que os historiadores denominam de *Belle Époque Passo-Fundense*, tais edificações ainda denotam a existência desse passado histórico, se hoje são símbolos do mesmo, em suas origens tais edificações eram o símbolo da modernidade esperada para aquele contexto, o patrimônio também se constitui como um símbolo de identidade, identidade essa construída a partir de um imaginário e do discurso.

A identidade não é um dado pronto, está em permanente transformação. As identidades coletivas podem ser baseadas em objetivos localizados no futuro, utópicos ou não, como planejamentos, planos de metas, etc. A memória coletiva que cria os referenciais de identidade, como já colocado, está localizada em experiências recentes, portanto, memória e identidade estão em constante transformação, principalmente em sociedades em processo de desenvolvimento econômico e urbano. (Knack, 2007, p. 48)

O patrimônio é um instrumento de afirmação dessa identidade, através dele podemos ler esse quadro de elitização da memória social e do acesso ao espaço da área central, é uma forma de expressão da sociedade. A cidade passa uma mensagem para a comunidade, expressando um sentido de ser. (Knack, 2007, p. 48)

Embora os conceitos de modernidade que são adotados pelo poder público vão mudando a fim de alterar a percepção que os indivíduos têm sobre o lugar que residem, no que se refere ao município de Passo Fundo a identidade construída no passado se choca com o presente atual, as edificações e patrimônios da antiga Passo Fundo que resistiram a modernização mesmo que conflitante com o traçado urbano atual possuem licença poética e evocam seus mitos de criação, tais espaços de ocupação urbana denotam a identidade, o discurso e a intenção de quem as fez. O mesmo poder público que ajudou a conceber tais patrimônios a fim de fazer deles a extensão de suas ideias, atualmente os preserva para garantir que os indivíduos mantenham tal identidade e imaginário de uma cidade prospera e moderna, outro fato a ser notado a respeito dos patrimônios e edificações do passado do município que ainda se fazem presente é perceber que tais patrimônios também representavam uma elite, uma classe em ascensão, como já citado anteriormente os espaços de ocupação urbana refletem identidade, discurso e intenção de quem as fez, a ferrovia além de sua importância histórica também possui uma importância simbólica, sendo o eixo central do progresso da modernização e urbanização, portanto as edificações deveriam corresponder a tais expectativas que a ferrovia trazia, assim como as demais edificações no espaço urbano, afim de criar este sentimento de identidade.

Através dessas alterações, o poder público não apenas redesenhava a cidade, ou higienizava o centro urbano, mas eliminava, paulatinamente, um modo de vida, substituía um modo de organização do espaço por outro. A identidade urbana pretendida pelo mundo capitalista não permitia, bem como não permite, a existência de núcleos “pobres” dentro dos limites do espaço central da cidade, pois esse constituía, e ainda constitui, o “cartão postal” de uma cidade “progressista”, principalmente quando existe a intenção de modernização. (Knack, 2007, p. 48)

O aburguesamento da sociedade levava a uma intervenção direta do poder público nos espaços urbanos, eliminando velhas construções, alterando o traçado das ruas, alargando as vias, demolindo quadras inteiras em nome do progresso e da ordem. Mas a intervenção burguesa não se limitaria a uma reordenação do espaço: ela se orientaria também para a eliminação de certas socialidades populares, próprias ao povo das ruas e atentatórias à moral e aos bons costumes. (Pesavento, 1994, p. 115)

O centro ainda é o lugar que denota riqueza, modernização e também elitização, uma herança da *Belle Époque*. A obra de Eduardo Knack, referente a urbanização de Passo Fundo apresenta o panorama de um longo processo histórico na construção de identidade pensada e imaginada pelas elites da época, o mesmo mostra como os conceitos e as expectativas referente ao moderno vão sendo reimaginadas para o município enquanto se mantém a identidade, por isso a importância dos patrimônios e das edificações do passado, pois as mesmas dão continuidade nesse imaginário, discurso esse voltado ao progresso e ao moderno, cujo são as raízes do município, este discurso revela uma intencionalidade de afirmar Passo Fundo como

“Capital do Planalto” o surgimento de um novo ciclo econômico na década de 1950 possibilitou a afirmação e influência do município entre as demais cidades da região norte, neste sentido as elites políticas e locais buscavam através de um discurso, e de uma narrativa de progresso afirmar Passo Fundo como a Capital do Planalto Médio.

Figura 5- Moinho são Luiz, década de 1920.



Fonte: Instituto Histórico de Passo Fundo.

O moinho são Luiz ainda é um dos poucos patrimônios que se mantem preservado no centro do município, apesar de possuir mais de um século de existência, tal edificação se mantem firme e preservada, porem já sem suas características originais, situado na Av. Presidente Vargas, antiga Av. Mauá, o moinho são Luiz e a representação física do poder industrial que Passo Fundo possuía no contexto a ser analisado. Por um lado, as edificações e patrimônios não relacionados a ferrovia denotam modernidade, padrão e alinhamento, enquanto as edificações indústrias e ferroviárias denotavam a grandeza econômica que prospera o município, a partir da década de 1930 grande parte das transformações urbanas das cidades passara a acompanhar as transformações políticas e econômicas, em Passo Fundo não seria diferente.

O planejamento urbano das cidades brasileiras, a partir da década de 1930, acompanha as transformações político – econômicas que o país enfrentava. Com o início da industrialização, as cidades crescem rapidamente, alterando a fisionomia dos grandes centros urbanos. As grandes mansões que mostravam a opulência de uma elite eminentemente latifundiária começam a ceder espaço para os luxuosos prédios de

apartamentos verticais e para os prédios comerciais de escritórios. O padrão das construções urbanas era um benefício de poucos, do mesmo modo que eram as mansões dos grandes latifundiários. Bruand conclui que a “arquitetura brasileira possui uma base econômica e social bastante limitada: a clientela está reduzida a uma minoria poderosa, dinâmica e rica, que soube tirar partido dos progressos técnicos registrados na construção civil, tornando-a rentável ao máximo. (Knack, 2007, p. 33)

Bruand (2007), chama atenção para os aspectos elitistas e simbólicos da “nova arquitetura” que tem sua gênese no início de 1930. Altamente funcional e utilitário, esse estilo arquitetônico não escapou ao uso simbólico por parte de entidades privadas e públicas, que “viram na construção de edifícios magníficos o meio de afirmar-se perante um público sensível a estas manifestações de riqueza, que inspiram confiança. Os conceitos de modernidade não foram empregados apenas as edificações que posteriormente se tornariam patrimônios simbólicos do passado do município, mas também para a própria ferrovia que desempenhava o papel central para a aplicação destes conceitos nos planos urbanos de Passo Fundo. A discussão deste capítulo sobre o processo histórico que a ferrovia desempenhou tem sua percepção alterada quando as expectativas de modernidade para o município igualmente mudam, quando a *Belle Époque* passou, ou seja, o período em que o município encontrou a modernidade a percepção da ferrovia diante de um novo cenário também se alterou.

A elaboração de um Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano em 1953, além de atribuir um status político à cidade, também redefiniu o traçado urbano, redistribuindo os espaços das atividades em Passo Fundo. Foi um marco político na busca pela modernidade na região, que iniciou a transformação de uma cidade provinciana, ainda com características de uma vila, em uma cidade com cara de “capital do planalto”. Identidade que começava a marcar definitivamente o imaginário popular do município, que se deparava com o crescimento populacional, o surgimento de novos sujeitos no quadro social, a emergência de um segmento proletário que necessitava de um espaço próprio, dando início a um processo de “segregação socioespacial” elitizando o acesso à “nova cidade”. (Carvalho, 1998)

Em busca desse ideal, o PDDU de 1953 lançou as bases para essa modernização. A partir dessa década, as construções com mais de um pavimento foram incentivadas, procurou-se preencher os vazios urbanos e estimular a industrialização para transformar o aspecto provinciano da cidade em uma aparência moderna. É evidente que a busca pelo progresso e desenvolvimento industrial não acontecia apenas pela aparência. Passo Fundo não podia permanecer com esse aspecto provinciano, característico de uma cidade com base econômica firmada na extração dos ervais, madeira e na agricultura, esse aspecto era algo do passado, e lá deveria permanecer, juntamente com cenas ainda do período imperial, como o trabalho escravo na região. (Knack, 2007, p. 56)

Ao analisarmos a história do município nota-se que sempre há a necessidade de evolução ligada ao progresso, a ferrovia foi o objeto utilizado pelas elites para afirmar seu poder e suas ideias perante o novo cenário político e econômico que o país estava inserido, entretanto a necessidade de adequação, reestruturação e o grande crescimento urbano do município que se encontrava, especialmente impulsionado pela ferrovia e pela nova dinâmica econômica,

proliferou um centro urbano que era desajustado e caótico, neste sentido a ferrovia que havia proporcionado toda reestruturação da cidade no passado, nos anos de 1950 se tornava um empecilho para a configuração urbana daquela época e seria colocada em cheque perante os novos conceitos de modernização que o poder público esperava para o município.

Figura 6- Vista área de Passo Fundo em 1961: centro urbano do município.



- A) Estação da Gare
- B) Igreja da Catedral
- C) Chaminé da cervejaria Bhrama
- D) Hotel Glória

Fonte: Instituto Histórico de Passo Fundo.

Neste contexto os trilhos posicionados no volumoso centro urbano do município já não representavam as expectativas de modernidade das novas elites, as indústrias já não estava mais ligada diretamente ao centro e a gare dos trens, e os trilhos disputavam espaço com novas edificações verticais que eram o novo símbolo de moderno, as edificações de baixos pavimentos davam lugar a verticalização e a prédios maiores cujo traziam para o município a ideia de moderno ao passo que reestruturavam o centro urbano, o mesmo ainda era um lugar elitizado que denotava riqueza e poder das elites, o que mudará neste contexto era o conceito de moderno.

Com tudo os novos PDDU's elaborados na década de 1950 reestruturariam o novo centro urbano, assim não apenas os trilhos, mas também a gare dos trens seria substituída por novos conceitos de modernidade e progresso, ao final dos anos de 1970, os trilhos foram retirados do centro urbano e realocados no bairro Petrópolis, bem longe do centro, porem a identidade simbólica que a ferrovia construiu em um longo processo histórico permanece.

II – A FERROVIA E OS NOVOS CONCEITOS DE MODERNIDADE: *DA BELLE ÉPOQUE* AO TARDIO (1920-1950)

As transformações que o município experimentava com o advento da ferrovia e da industrialização eram reflexos do contexto político que o município estava inserido, a proclamação da República (1889), possibilitou a reorganização dos partidos políticos locais que viriam a se tornar a classe política dominante que através do poder público expressavam suas expectativas de modernidade para Passo Fundo, estes períodos denominados de *Belle Époque Passo-fundense*, e *Modernidade Tardia*, são para muitos historiadores os períodos que melhor refletem as transformações no centro urbano e na estrutura social do município. O segundo capítulo do presente trabalho será pautado na análise destes dois contextos distintos e suas transformações para o município, para a análise de tais fatos serão utilizados mapas cartográficos que compreendam não apenas o período denominado mas também o crescimento do município no entorno da ferrovia, o crescimento do centro urbano e a expansão territorial da cidade, a década de 1920 denominada de *Belle Époque* marca o período de grande crescimento, expansão e transformações com surgimento de bairros, vilas e a ampliação da indústria local.

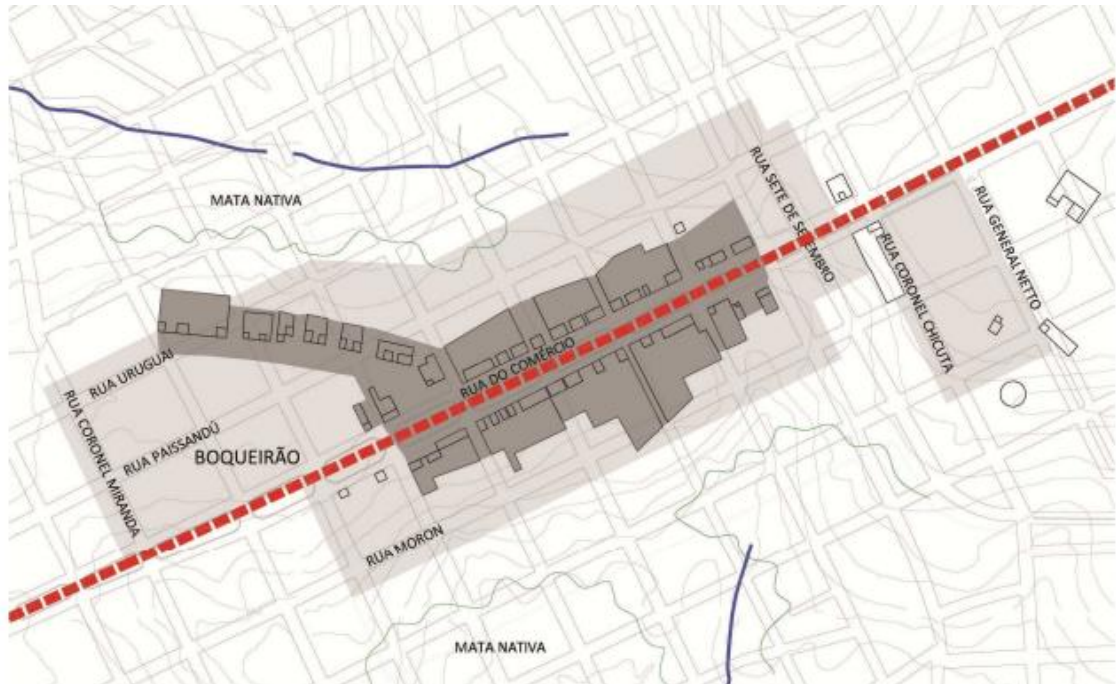
Para a compreensão mais profunda de tal contexto e das transformações urbanas citadas, será utilizado como base a dissertação de Diego Ferreto, *Passo Fundo Estruturação de uma cidade média gaúcha (2012)*, que aborda o processo de estruturação do município desde as primeiras ocupações até o presente, evidenciando a expansão do município em diferentes épocas, igualmente será utilizado obras de historiadores locais já citados como Eduardo Roberto Jordão Knack, Francisco Antônio Xavier de Oliveira, Ironita Machado e Fernando Miranda, que trazem discussões importantes a respeito dos principais conceitos da pesquisa, além do enfoque central na ferrovia para a história do município.

2.1. Prelúdio ao Progresso, o começo da modernização

Como já citado no capítulo anterior, a ferrovia foi o fator responsável por uma nova dinâmica econômica, na qual a ferrovia centralizou o poder econômico e industrial em torno de si, tal fato que possibilitou uma nova organização estrutural do centro urbano, esta nova organização urbana conferia ao município o status de cidade moderna. Havia uma Passo fundo antes da chegada da ferrovia, como aponta Xavier (1990), o município antes da chegada da ferrovia havia pouca iluminação, edificações baixas e ruas tão pouco alinhadas, o centro urbano estava concentrado na Rua do Comercio, atual Av. Brasil, e o município possuía o aspecto de

uma “localidade”. Neste sentido para muitos historiadores locais a ferrovia é um divisor para a história do município, superando tudo que havia antes de sua chegada.

Figura 7- Espaço urbano do município antes da chegada da ferrovia (1853-1898).



Fonte: Ferreto, 2012, p.63.

Como nota-se no mapa acima, o centro urbano estava alocado na rua do comercio aonde concentrava a economia local, porem com o advento da ferrovia no município tal centralidade passou-se para o lado mais ao sul nos entornos da ferrovia, aonde se desenvolveria todos os tipos de atividades urbanas e sociais, a praça Marechal Floriano posicionada mais próximo da estação ferroviária teria em seu entorno toda nova dinâmica urbana, social e financeira do município. A rua do comercio que fora eixo econômico principal antes da chegada da ferrovia tem seu nome mudado pelo então intendente Pedro Lopes de Oliveira para Av. Brasil em 1913.

A Avenida Brasil, principal artéria da cidade, originando-se de uma estrada de tropas, á margem da qual, nos primórdios da formação do povoado, construíram-se as primeiras casas, não obstante á magnificência de sua largura exepcional, conserva até hoje os vícios primitivos de alinhamento e de nivelamento, cujas correções demandam multiplos embaraços e despesas que só com o correr dos tempos podem ser realizadas. A sua exequibilidade, porém, hoje mais do que hontem, podem ser assegurada, em face ás medidas que vêm sendo adoptadas pela Secção de Obras, convergentes todas no sentido de tornar effectivo o plano já firmamente delineado, sem omissões quaesquer, de nivelamento e alinhamentos das ruas. (Oliveira, 1918, p. 32)

Uma segunda rupturas podem ser observada quando o estado passou a fazer um uso estratégico e político dos nomes das ruas, que passaram a incorporar os heróis e datas de uma história oficial que ele pretendia legitimar. Em Passo Fundo, percebe-se isto

a partir da comemoração dos vinte anos da proclamação da República, em 1909. (Miranda, Mendes, 2011, p. 12)

O antigo centro que se desenvolveu ao longo da Rua do Comércio, se deslocou para o sul, nas proximidades da estação ferroviária, onde já existia Capela, e se desenvolveu junto à Praça Marechal Floriano. O traçado da ferrovia também definiu a localização de inúmeros estabelecimentos industriais e comerciais (serrarias, madeiras, depósitos, hotéis de viajantes, etc). (Ferreto, 2012, p. 64)

Sendo assim os primeiros anos após a instalação da ferrovia no município, percebe-se um avanço para regiões leste do bairro Boqueirão em sentido rua do comercio-Rio Passo Fundo, porem como afirma Miranda e Machado (2007), tal expansão urbana seria mais fértil a partir de 1910, aonde a ferrovia já estava fixada e centralizada, a mesma fazia parte do meio social e urbano do município, a prosperidade econômica deste período seria intensificada ao longo da década, a partir de 1918 havendo um crescimento urbano exponencial com o surgimento de novos bairros e conjuntos habitacionais, assim dando origem ao termo *Belle Époque Passo-Fundense*.

Figura 8- Expansão territorial do município entre 1898-1902.



Fonte: Miranda, Machado, 2005, p.41.

A partir da década de 1910 começava a ficar mais rígido as exigências estéticas perante as construções e edificações, alinhamento das principais ruas, construções de casas de material com platibandas, valorização das novas praças e das já existentes, a fim de adequar tais áreas a novos padrões de organização urbana, tais alterações foram notadas com o Código de Posturas de 1914, aprovado pela lei nº 224 de 25 de abril, tais exigências denotavam a valorização que

havia na região central e nos entornos da ferrovia. Importante destacar também a figura dos intendentes municipais deste período da história do município que estavam a frente do poder público e representavam o poder político de sua época, foram os principais responsáveis pelas elaborações dos códigos de posturas e do imaginário de uma cidade moderna.

Tabela 1: Os ex- Intendentes Municipais da Primeira Republica: (1892-1930)

Frederico Guilherme Kurtz	(1892-1893)
Gabriel Bastos	(1893- 1898)
CEL. Gervasio Lucas Annes	(1898- 1900)
CEL. Pedro Lopes De Oliveira	(1900-1904)
CEL. Gervasio Lucas Annes	(1908- 1912)
CEL. Pedro Lopes De Oliveira	(1912- 1920)
Nicolau Araujo Vergueiro	(1920-1924)
Armando Araújo Annes	(1924- 1928)
Nicolau Araujo Vergueiro	(1928- 1930)

O intendente Pedro Lopes de Oliveira em suas gestões foi responsável por ampliar o aprimoramento estético e urbano que se seguiu durante a década de 1910, neste período houve a valorização de praças e ambientes públicos nos entornos da ferrovia, abertura e nivelamento das principais ruas, instalação da rede elétrica ainda em 1913 que alteraria o cotidiano dos habitantes e da nova urbe, além do símbolo e status de moderno que trazia ao município.

Segundo Parizzi (1983), em 1914 a área urbana do município já contava com 4.000 habitantes, 500 hectares e 600 edificações, dentre os mais importantes: as praças Tamandaré e Marechal Floriano, Intendência Municipal, Clube Pinheiro Machado, além da estação ferroviária e seu complexo. Este período entre 1910 a 1920 marcou o começo dos aprimoramentos estéticos que seriam intensificados pelo poder público nos anos seguintes, a partir de 1913 com a alteração dos nomes das ruas e a valorização das áreas centrais a ferrovia iniciava-se uma expansão urbana que criaria novas demandas ao poder público, a partir de 1918 com a crescente expansão urbana começou-se a pensar em um plano de saneamento e expansão

urbana para Passo Fundo, para a realização de tal plano em 1919 o sanitarista Saturnino de Brito foi convidado pelo governador do estado a desenvolver tal plano que iria embelezar a cidade, aproveitando o espaço urbano disponível além do cuidado ambiental. Fato é que tal plano não foi colocado em prática e no ano seguinte em 1920 era empossado o então intendente municipal Nicolau Araujo Vergueiro.

Mais precisamente, até 1918, Passo Fundo já possuía 7 praças públicas. Ademais, os dois maiores hospitais da região, O Hospital de Clínicas e o Hospital São Vicente de Paulo, foram fundados em 1914 e 1918, respectivamente, demonstrando a importância das primeiras décadas do século XX para a configuração da Passo Fundo atual. (Ferreto, 2012, p. 65)

Figura 9- Plano de saneamento e urbanismo do município de Passo Fundo (1919).



Fonte: Diniz, Almeida, (2021), p.5.

2.2. A Belle Époque e a renovação urbana

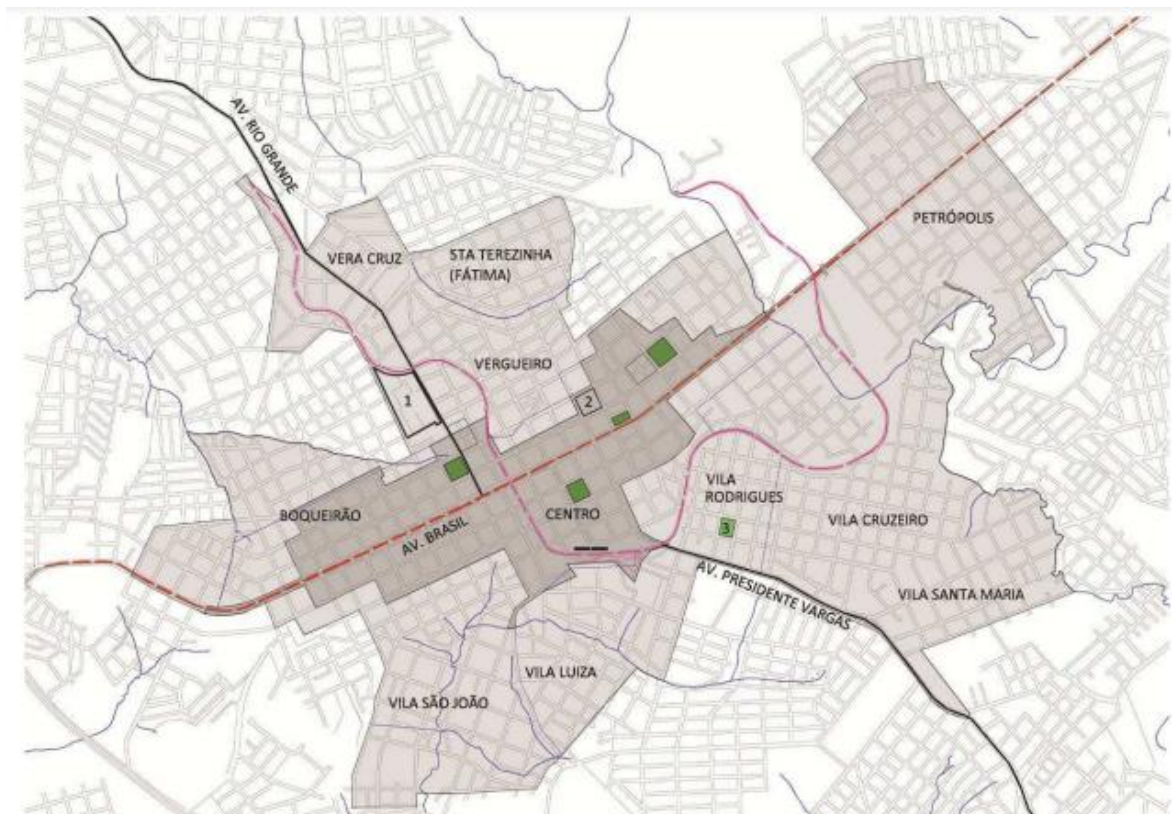
A década de 1910 marca o começo deste processo de modernização, expansão territorial e urbana que Passo Fundo viveria, tais mudanças seriam intensificadas a partir de 1920 com o recém empossado intendente Nicolau Araujo Vergueiro. Esta nova década é marcada pelo surgimento de novos bairros, loteamentos e conjuntos habitacionais que impulsionaram o crescimento populacional, econômico e territorial do município.

Como afirma Miranda, Machado (2007), em 1922 a cidade possuía 689 hectares de terra, em 1928 esse total já havia dobrado para 867 hectares, a formação dos novos bairros e loteamentos em poucos anos ampliaram a extensão territorial do município e sua densidade populacional, outro fator que os autores pontuam é que tais bairros eram formados em grande

parte por operários e trabalhadores da ferrovia, como o caso da Vila Rodrigues (1922) localizada ao sudeste da ferrovia. Porém a primeira vila de operários da ferrovia estava localizada a cerca de 500m da estação e da gare dos trens. Em 1910 a população do município era estimada em 41,776 habitantes, na década seguinte em 1920 tal valor subirá para mais de 65,000 habitantes, ao final desta década haveria o surgimento de 4 novos bairros, o município crescia em todas as direções.

Observa-se, assim, que a década de 1920 representou um período de significativas transformações urbanas em Passo Fundo, principalmente em virtude da aprovação e abertura de loteamentos, financiados especialmente pela iniciativa privada. Atualmente, esses loteamentos se conformam como grandes bairros da cidade, a citar: a Vila Rodrigues, a Vila Cruzeiro e Petrópolis. Outros, devido à localização e à vocação inicial (loteamentos voltados, especialmente, à classe operária), permaneceram pouco desenvolvidos e não se destacam, quanto ao porte, no cenário citadino, como a Vila Carmen e a Vila Costa. Com exceção da Vila Costa, cuja localização não foi identificada nos dados levantados nesta pesquisa, curiosamente, todos os mencionados loteamentos se consolidaram e tiveram seus nomes preservados. (Diniz, Almeida, 2021, p. 7)

Figura 10- Principais vilas e bairros de Passo Fundo surgidas entre 1920-1950.



Fonte: Ferreto, 2012, p.69.

Tabela 2: Lista de vilas e bairros surgidos no município entre 1920- 1930:

Vila Rodrigues	(1922) sudeste
Vila Cruzeiro	(1920) sudeste
Vila Santa Terezinha	(1930) norte
Vila Luiza & São João	(1930) sudoeste
Petrópolis	(1928) leste

Com a crescente expansão urbana, aliado aos surgimentos de novos bairros e loteamentos, o poder público viu a necessidade de direcionar o crescimento e a expansão do espaço urbano de Passo Fundo, afim de adequar o município não apenas padrões estéticos mas sociais, perante tal fato era promulgado pelo Ato nº 402 de 1924 o código de posturas, tratava-se de um ordenamento voltado ao espaço urbano do município, definindo diretrizes, limites e padrões a serem adotados em industrias, casas comerciais, moradias em geral, calçadas, passeios, ruas, veículos, conceção para construções e reformas, tal fato é que com o referido código todas as construções ou reformas de qualquer espaço de ocupação urbana deveriam ter a aprovação da intendência municipal, adequando-se a padrões e dimensões definidas pela mesma, quanto a reformas deveria haver vistorias legais feitas por profissionais, afim de anular qualquer perigo que tal edificações pudesse causar a população. Por tanto tal ordenamento público tinha a finalidade de gerar o maior bem estar possível para seus habitantes, tendo papel principal na criação de um novo espaço urbano, sendo capaz de conduzir o desenvolvimento do município. Levando em consideração a expansão que o município vivia tal documento era necessário para melhor direcionar o crescimento que Passo Fundo se encontrava para assim alinhar-se com a modernidade.

Percebe-se com o mapa acima que a ferrovia ao longo do seu traçado impulsionou a instalação de novas áreas residenciais e industrias, como já comentado no capítulo anterior a mesma gera a valorização das áreas pela qual está inserida, as áreas ao sul a Av. Brasil para além da Vila Rodrigues, a malha urbana se estende ao sudoeste com os bairros, Vila Luiza e São João. Miranda, Machado (2007), pontuam que segundo o plano de saneamento de 1919 elaborado por Saturnino de Brito havia tal área que “descamba” para duas vertentes o que seria considerado desfavorável a coleta de esgoto e a ocupação da área.

Em contra ponto a região norte da Av. Brasil iniciava-se a construção do quartel do Exército no período de 1922-1926, outro fato a ser notado sobre o mapa do espaço urbano da década de 1920 é que nos limites das ocupações urbanas haviam as chamadas “glebas” espaços e terras vazias que pertenciam a famílias locais, a noroeste da Av. Brasil pertencendo a Nicolau Araujo Vergueiro, ainda a noroeste terras em nome de José da Silva Loureiro, ao sul da estação da Gare terras de Lucas Araujo, e próximo à Vila Rodrigues terras em nome de João Langaro, e Ângelo Pretto, estas denominadas glebas e porções de terras vazias posteriormente se transformariam em bairros periféricos à medida que a expansão urbana do município se prolongaria para as décadas seguintes, entre eles Vila Vera Cruz (1950), Vila Vergueiro (1940), e Vila Santa Terezinha (1930), considerados centrais e de relevância para a expansão urbana e populacional das décadas seguintes. Des de 1913 a intendência municipal direcionava seu interesse para a iluminação elétrica, sendo inaugurado o serviço de eletricidade em março daquele ano, tendo início em abril com 48 contribuintes, até setembro esse número dobraria para 97 contribuintes. Parizzi (1983) pontua que a inauguração do sistema elétrico no município deveria ter chegado ainda no final de 1912, porém houve um infeliz acidente com o dínamo gerador caiu dentro do rio Taquary por onde estava sendo transportado, o que gerou atrasos na conclusão das obras.

Oliveira (1918), comenta sobre a iluminação elétrica neste primeiro momento, fora distribuída pela rua do comércio (Av. Brasil), as praças Marechal Floriano, Matriz e praça da Republica, ruas Morrom, General Canabarro, Cel. Chicuta, General Netto e Bento Gonçalves. Em 1918 era construído um novo transformador elétrico na praça Marechal Floriano, que servia para distribuir luz aos estabelecimentos nos arredores da praça, entre 1918 e 1919 o número de contribuintes passava dos 300, entre 1919 e 1920 tal número subirá para 590 contribuintes.

Em 1921 sobre a intendência de Nicolau Araujo Vergueiro, haviam sido construídos 117 postes de energia, além do terceiro transformador de energia posicionado na praça da República, importante destacar que as famílias mais humildes possuíam acesso ao serviço de energia elétrica, dès de 1919, como pontua:

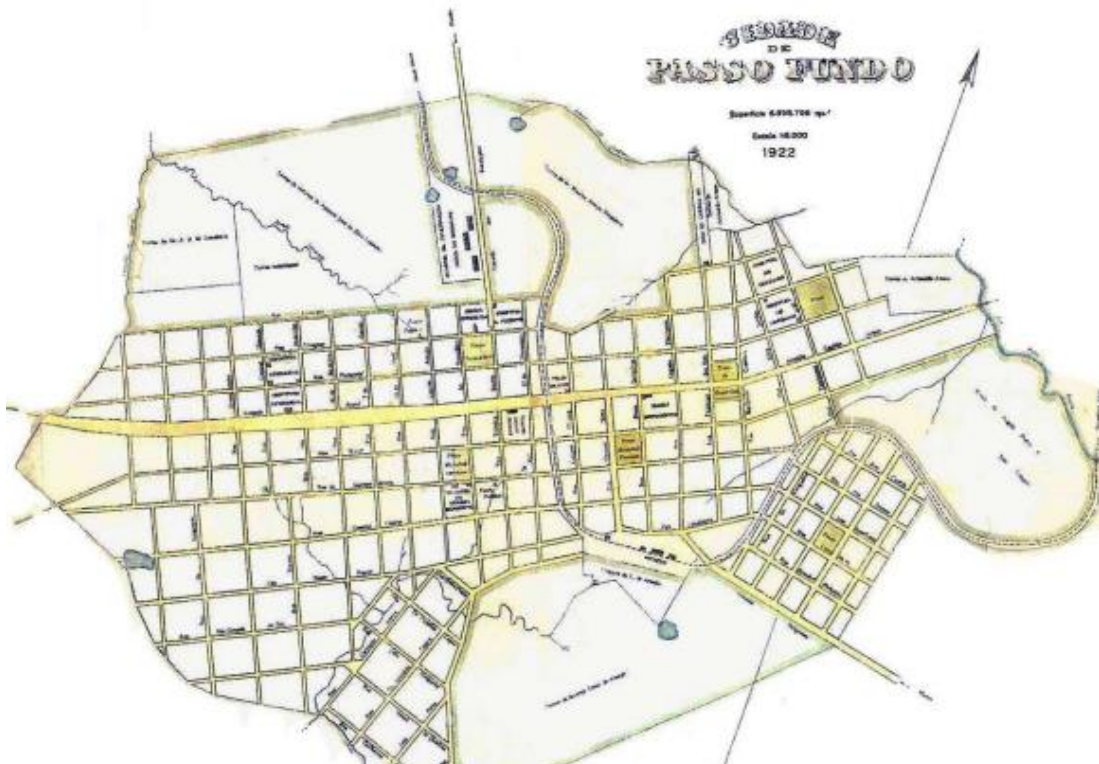
Considerando que dos benefícios desse importante serviço público devem também aproveitar o proletariado e as classes humildes, resolvi estabelecer uma tabella especial para o fornecimento de luz aos pobres em virtude da qual os domicílios, cujos prédios estejam sujeitos ao imposto da décima urbana não superior a 10\$000, podem se abastecer da luz elétrica, mediante a contribuição mensal de \$800 rs. por lampada de 16 velas e 1\$000 por lampada de 25 velas. (Oliveira, 1919, p. 89)

A iluminação elétrica fazia parte de uma cidade moderna, o interesse da intendência municipal a tal serviço não estava ligado apenas ao status de modernidade que a eletricidade

conferia ao município, mas também ao lucro que tal sistema garantiria, quanto mais contribuintes maior o lucro, por tanto tal investimento em transformadores, postes de iluminação e afins se apoiava-se no aprimoramento estético ligado a imagem de modernidade e ao lucro garantido em cima desse serviço.

O termo *Belle Époque Passo-Fundense* caracteriza a renovação urbana que o município viveria entre as décadas de 1910 e 1920, transformações fertilizadas com a chegada da ferrovia que fora o eixo central das novas dinâmicas econômicas e sociais do município, a valorização dos espaços públicos como praças e ruas, abertura de ruas e alinhamento das mesmas, preocupações com novas edificações e antigas, interesse público com saneamento e energia elétrica, surgimento de novos bairros, lotemamentos e indústrias, seriam aperfeiçoados com os códigos de postura que foram os principais instrumentos de ordenação do poder público perante as transformações urbanas ocorridas neste período denominado de *Belle Époque Passo-Fundense*.

Figura 11- Extensão Urbana do Município em 1922.



Fonte: Gosh (2002)

2.3. A Modernidade Tardia e a verticalização do centro urbano

Como discutido no presente capítulo, o município vivenciou um exponencial crescimento econômico, territorial e populacional, entre as décadas de 1910 e 1920, período este marcado pela renovação urbana e pelo aprimoramento estético, tal período ficou conhecido como “*Belle Époque Passo-Fundense*”. A chegada dos trilhos e da ferrovia no município foi o pivô central para alavancar a economia e a renovação urbana, ao longo da década de 1920 o surgimento de diversos bairros e loteamentos alocados próximo da linha férrea foram responsáveis por aumentar a extensão territorial e populacional do município. As décadas seguintes 1930, 1940 e 1950, dão continuidade ao crescimento urbano e territorial do município, as denominadas “glebas”, porções territoriais que ficavam nos limites do município deram lugar a novos bairros, Vila Santa Terezinha (Vila Fatima), Vila Vergueiro, Vila Vera Cruz e Vila São Cristóvão, importante a se destacar a respeito desses novos bairros surgidos posteriormente a década de 1920, é que os mesmos se localizavam distantes do “centro” valorizando assim novas áreas. Na década de 1920 a população passava dos 65.000 habitantes, até 1950 já haveria pouco mais de 100.000 habitantes, o surgimento de novas áreas e de novas indústrias impulsionaram tal crescimento populacional.

A industrialização foi mais que um objetivo ou meta política. Foi uma busca constante por diferentes atores do cenário político da cidade. É um referencial de identidade presente nos discursos dessas elites como forma de solucionar problemas de uma cidade que já alcançava características de centro do planalto, como crescimento populacional, expansão do comércio, da própria indústria e da prestação de serviços. Acompanhando a busca pela industrialização, elemento associado a uma cidade com o porte de “capital regional”, surgiu também a necessidade das transformações urbanas, as modificações tanto para comportar uma população que vinha crescendo, como também para suprir a necessidade estética adequada às proporções que Passo Fundo vinha assumindo. (Knack, 2007, p. 69)

Figura 12- Tabela 3: demonstrando o crescimento populacional do município.

ANO	POPULAÇÃO	RURAL	% RURAL	URBANA	% URBANA
1857	7.586	Indisponível	Indisponível	Indisponível	Indisponível
1900	21.374	Indisponível	Indisponível	Indisponível	Indisponível
1920	65.000	59.000	90,77	6.000	9,23
1940	80.138	59.554	74,31	20.584	25,69
1950	101.887	69.658	68,37	32.229	31,63
1960	96.179	42.620	45,74	50.559	54,26

Fonte: IBGE, 2020

Parizzi (1983), aponta que no começo da década de 1950 iniciava-se o asfaltamento do município pela gestão do prefeito Armando Annes, começando pela Av. Gal. Neto, junto da estação ferroviária, ainda neste período foram asfaltadas as quadras nos arredores da praça Marechal Floriano. A partir da citação feita por Parizzi, concluímos que mesmo ao passar das décadas o centro do município não perdia seu valor ou importância, a valorização das áreas centrais continuava sendo prioridade para o poder público independente do surgimento de bairros ou novas indústrias em novas áreas, como já comentando no capítulo anterior o centro era um ambiente elitizado, a necessidade de asfaltar tal espaço se justifica não apenas pela valorização do centro urbano, mas também a adequação do mesmo a novos conceitos de modernidade, se antes ruas calçadas e alinhadas representavam a modernidade, para a nova década o asfalto era a modernidade que chegava novamente.

O futuro é relevante para a construção do imaginário da cidade e para elaboração do próprio PDDU, bem como a concorrência com municípios vizinhos. Na história de Passo Fundo, o olhar para o passado só é realizado para justificar a hipótese de entreposto comercial baseada nas rodoferrovias. Ou seja, as experiências da sociedade memorizadas são aquelas que contribuíram para concretizar e mostrar o caminho a ser seguido para atingir o objetivo no futuro. É realmente uma identidade baseada em uma idealização num futuro que ainda não estava construído. (Knack, 2007, p. 60)

Para Knack (2007), foi o PDDU de 1953 que impulsionou a nova organização urbana do município, o que levaria ao longo da década de 1950 a cidade ao encontro da modernidade, vindo a se tornar a “Capital do Planalto”, fazendo frente aos demais municípios da região. Este período é marcado pelo desenvolvimento econômico e industrial, assim como urbano, a verticalização se tornaria o conceito urbano de modernidade assim como o asfalto para valorização das áreas centrais. A verticalização renovava o espírito de modernidade que pairava sobre o município renovando o sentido do centro e reafirmando-o como um lugar elitizado.

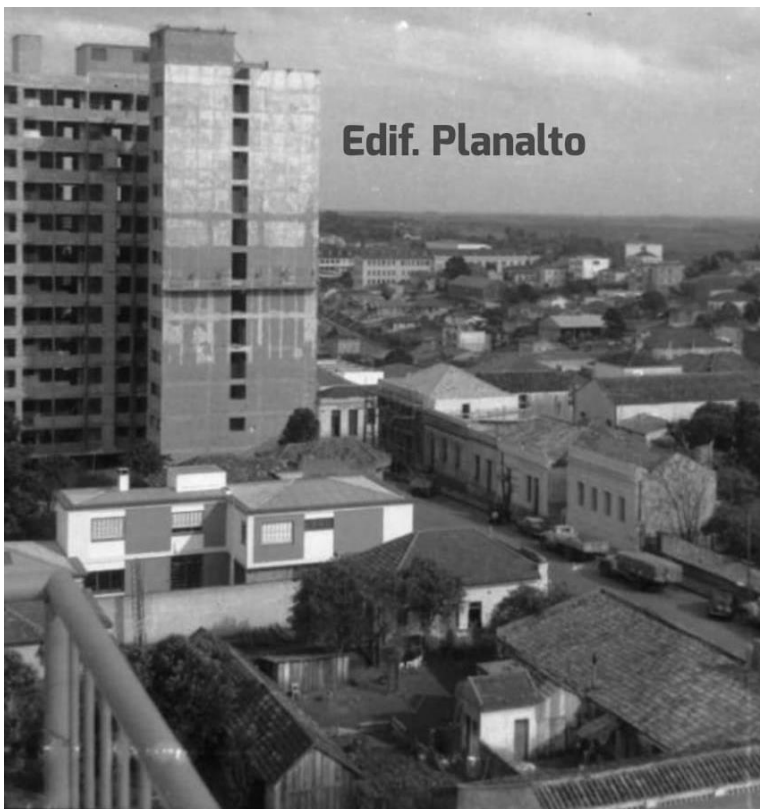
O que pode ser constatado é que o centro urbano por ser um espaço elitizado teria sua manutenção e investimento estético adequado aos padrões exigidos, garantindo as elites o status de modernidade ao ambiente, porém frente ao avançado crescimento populacional e urbano do município criou-se a demanda para orientar o crescimento das novas áreas periféricas a fim de solucionar problemas causados pelo crescimento populacional decorrente do crescimento econômico e populacional intensificado desde a década de 1920. O referido PDDU de 1953, seria o documento de ordenação do poder público para alocar e organizar o espaço urbano do município, organizando não apenas as áreas centrais, mas também as áreas periféricas.

Os trabalhadores não se instalaram, e não foi permitida a sua instalação no “centro tradicional da cidade”, ao mesmo tempo em que os migrantes chegavam, atraídos pelas oportunidades da vida na cidade, não podiam ser incorporados imediatamente

ao ritmo da vida urbanizada, dessa forma, alojavam-se em vilas que foram sendo erguidas, muitas vezes desordenadamente. É entre as décadas de 1950 e 1970 que Passo Fundo vai receber mais migrantes do campo para sua sede urbana, o que acarretou diversas transformações e acentuou certos contrastes sociais, horizontalizando as periferias e, cada vez mais, modernizando e verticalizando o centro da cidade. (Knack, 2007, p. 61)

De fato, esse processo é verificado no município ainda hoje, onde existe o contraste entre um centro urbanizado, verticalizado, “moderno”, e as periferias continuam horizontalizadas, não incluídas nesse processo de transformação do cenário urbano. É entre o período de 1950 e 1970 que podemos encontrar uma explicação para formação desse quadro social. A década de 1970, em particular, é fundamental para construção desse processo de expansão cada vez mais acelerada, que gera um crescimento de loteamentos periféricos à área central e uma verticalização no centro, presentes ainda hoje, o que altera definitivamente o cenário de Passo Fundo. (Knack, 2007, p. 62)

Figura 14- Edifício planalto em construção (1961).



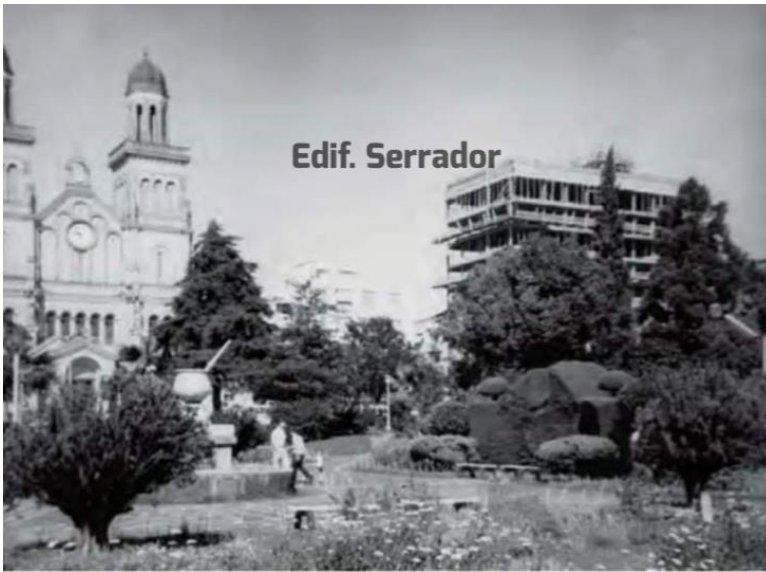
Fonte: <https://www.facebook.com/FotosAntigasDePassoFundo/photos/pb.100064519398898.-2207520000/5458651490820006/?type=3>

Figura 15- Edifício Banco do Brasil em construção.



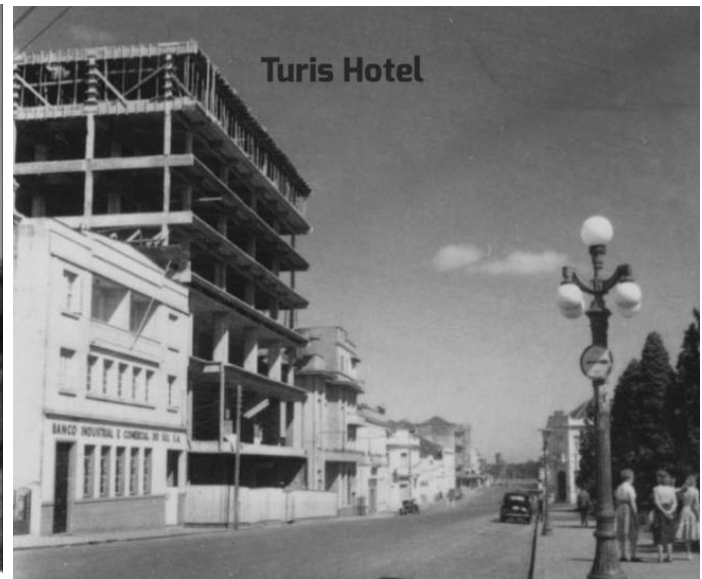
Fonte: <https://www.facebook.com/FotosAntigasDePassoFundo/photos/pb.100064519398898.-2207520000/5458651590819996/?type=3>

Figura 16 - Edifício serrador ainda em construção.



Fonte: <https://www.facebook.com/FotosAntigasDePassoFundo/photos/pb.100064519398898.-2207520000/5458651354153353/?type=3>

Figura 17 - Turis Hotel em construção.



Fonte: <https://www.facebook.com/FotosAntigasDePassoFundo/photos/pb.100064519398898.2207520000/5458651354153353/?type=3>

As figuras acima demonstram o processo de verticalização que o centro de Passo Fundo vivenciou no período denominado de “Modernidade Tardia” o conceito urbano de verticalização transformou o ambiente urbano do centro dando um novo sentido a tal espaço ao passo que se adequava aos conceitos de modernidade, os edifícios Planalto, Turis Hotel junto ao Banco do Brasil e o Hotel serrador foram os pioneiros nesse processo, nota-se que em contra ponto as demais construções de altos pavimentos chamadas de “aranha céus” ainda havia nos arredores construções de baixos pavimentos, com platibandas feitas de materiais simples que pertenciam ao passado não tão distante, mas que não representavam mais as expectativas de modernidade.

Para o município afirmar-se como Capital do Planalto o discurso das elites era voltado a modernização e industrialização, pôs como já comentado anteriormente pairava no cenário político municipal a necessidade de estar em constante progresso em direção a um futuro que por muitas vezes era apenas idealizado, a imagem de uma cidade moderna era mais que um objeto de discurso, era uma meta política, tal pensamento moldava a identidade do município frente aos demais municípios da região, a modernidade como discurso político resolveria os problemas de uma cidade que possuía características de “capital”.

Com essa análise, é possível perceber que enquanto o poder público, através de seus instrumentos, como os PDDU's e as ações dos conselhos descritos acima, trabalhava

um discurso de progresso e industrialização inevitável, a cidade enfrentava problemas de infraestrutura básica, o que revelava uma contradição entre o discurso da ideologia modernizadora e a situação da cidade. Essa análise é reveladora também porque evidencia a elitização do centro, a maioria desses problemas aconteciam nos bairros e periferias. (Knack, 2007, p. 72)

Figura 18- Edifício Planalto (1965), em contraste com o centro de Passo Fundo.



- A) Edifício Planalto
- B) Praça Marechal Floriano
- C) Chaminé da Cervejaria Brahma
- D) Torre da Igreja Catedral

Fonte: <https://www.facebook.com/FotosAntigasDePassoFundo/photos/a.521022004583004/3184511741567337/?type=3>

Ferreto (2012), afirma que o período de verticalização do centro urbano é marcado por um crescimento desigual, o centro é rico e elitizado enquanto as áreas periféricas são mais carentes e menos valorizadas, neste contexto o poder público e todo seu investimento no que tange infraestrutura urbana apenas valorizava as áreas centrais, o que claramente demonstrava uma segregação centro-periferia. A renovação dos conceitos de modernidade além das transformações urbanas são reflexo dos surgimentos de vilas e conjuntos habitacionais periféricos além da instalação de novas indústrias, esse processo decorre dès da chegada da ferrovia que fora o principal eixo econômico do município e se intensifica ao longo das décadas de 1910 e 1920, ao sairmos da *Belle Époque* e entramos na Modernidade Tardia começamos a

ver um declínio da ferrovia no cenário municipal, o surgimento de rodovias e estradas durante a década de 1950 que ligam o município com as demais cidades da região sem necessitar do transporte ferroviário ajudaram a desvalorizar tal meio de transporte.

Podemos concluir que um dos principais fatores que causou a retirada dos trilhos do centro urbano de Passo Fundo na década de 1970 e declinou tal meio de transporte foi que o mesmo já não representava mais as expectativas de modernidade que pairavam no município, muito menos as expectativas de um centro moderno e valorizado, o surgimento de novas indústrias enriqueceram o poder econômico do município além das mesmas não necessitarem do transporte ferroviário como base para escoar suas mercadorias, tal percepção a respeito do transporte ferroviário pode ser analisada com os mapas acima, ambos demonstram como o surgimento de novas indústrias impulsionaram o crescimento do município, o mesmo discurso de progresso e modernidade que centralizou a ferrovia a colocou em declínio até o ponto em que se tornou um empecilho. Se na *Belle Époque* o conceito de modernidade era a centralidade do poder econômico nos entornos da ferrovia ao entrarmos na Modernidade Tardia esse conceito se renova pondo em xeque a ferrovia no centro urbano do município, porém a mesma continua sendo lembrada como primeiro símbolo de progresso modernidade.

III – PODER, DISCURSO E MODERNIDADE: OS INSTRUMENTOS DE ORDENAÇÃO PARA UM NOVO CENTRO URBANO

Para compreender como fora possível as transformações e alterações no traçado urbano de Passo Fundo com a chegada da ferrovia, é preciso compreender como o poder público do município direcionou e alinhou tais transformações ao imaginário de uma cidade próspera e moderna, neste contexto de transformações e mudanças nas dinâmicas urbanas, sociais e econômicas os instrumentos de ordenação pública servem de guia para a manutenção e ordem de um novo espaço de sociabilização, além de garantir que o crescimento do município esteja direcionado aos conceitos de modernidade esperados.

Neste sentido para compreender as mudanças ocorridas no município de Passo Fundo no período denominada pela presente pesquisa, será analisado os principais instrumentos de ordenação pública, Código de Posturas de 1924 e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do município de 1953. Reconhecemos que entre as décadas de 1920 e 1950 outros códigos de posturas foram promulgados que ajudam a compreender a realidade urbana do processo analisado, porém para o recorte temporal do presente trabalho, tais documentos e fontes citados se alinham melhor com os objetivos estabelecidos. Ambos documentos além de fontes históricas fornecem uma visão da organização social e econômica do município no período em que foram promulgados, além de demonstrar as diretrizes e exigências para alcançar a modernidade esperada em cada período distinto.

3.1. O Novo Código de Posturas e a manutenção do centro urbano

Os códigos de postura municipais desempenham um papel crucial na organização e ordenamento das cidades, moldando assim a paisagem urbana, promovendo um ambiente harmonioso e funcional para seus habitantes. Os códigos consistem em um conjunto de regulamentos e diretrizes que estabelecem padrões para o uso do solo, construção de edificações, além da estética urbana. Um dos fatores que tornam o código de posturas importante para a manutenção do centro urbano é a melhor organização do mesmo é o zoneamento, aonde a divisão e organização de diferentes áreas de ocupação, como zonas residências e comerciais e industriais. Esses códigos garantem que diferentes atividades urbanas sejam segregadas de maneira apropriada, evitando conflitos de uso e promovendo uma distribuição equilibrada das funções urbanas, ajudando a prevenir problemas como poluição sonora, congestionamento de tráfego e degradação ambiental.

O referido código de posturas, aprovado em 5 de novembro de 1924 pelo intendente Nicolau Araújo Vergueiro, reflete a necessidade de ordenação urbana que crescia no município no contexto em que fora promulgado, além da expansão do centro, novos bairros e loteamentos começavam a ganhar forma e se expandir, tal expansão seria maior nas décadas seguintes, sendo assim o zoneamento das novas áreas organizaria a expansão urbana crescente. O zoneamento das distintas áreas urbanas que vieram a surgir no município separou o centro das chamadas áreas periféricas compostas pelos novos bairros e vilas que deixaram de ser glebas de terra para compor o espaço urbano de Passo Fundo, ainda em 1922 o espaço territorial do município fora alterado sobre a gestão de Nicolau Araujo Vergueiro sendo adicionado no mapa municipal as novas vilas, Rodrigues, S. João, Luiza e Operária. O código de posturas com suas rígidas exigências estéticas transformou o centro em um ambiente “elitizado e moderno”, enquanto as áreas periféricas sofreriam com questões de ordenação e organização, já que as obras de aprimoramento estético não seguiram a lógica de expansão do município, sendo investido apenas nas áreas centrais, além da Av. Brasil e os entornos da ferrovia.

Consequentemente as normas e diretrizes impostas pelo código de posturas serviam de condutor não apenas para os habitantes comuns em relação as normas sociais e os ambientes públicos, mas também para a organização política e estrutural do centro urbano, zoneando as áreas específicas nos seus devidos ambientes, padronizando e alinhando construções e edificações afim de gerar o maior bem estar possível da urbe, atingindo todos os meios de sociabilização dispostos no município.

Em relação aos espaços públicos o código de posturas era responsável pela manutenção ou bem estar de tais áreas do município, mas especificamente as “áreas de lazer” sendo elas principalmente praças e vias públicas, cujo as atividades de lazer diárias deveriam seguir os padrões estabelecidos pela intendência, caso não fora obedecido a tais padrões haveria a fiscalização e intervenção da intendência. Para as áreas públicas a intendência preocupava-se na valorização e o bem estar gerado pelas mesmas, o Código enrijecia qualquer tipo de deturpação ou violação das mesmas.

Como já comentado anteriormente a Intendência preocupava-se na valorização das áreas centrais que incumbiam valor ao município sendo elas, praças, avenidas e ruas principais, grande maioria localizadas no centro urbano, a rigidez para construção e conservação de tais áreas podem ser vistas nos seguintes arts. do Código de Postura (1924):

Art. 5º- As novas praças, que tiverem de ser criadas, obedecerão aos princípios da esthetica moderna. (1924, p.10)

Art. 28º- Nas avenidas, ruas e praças principais da cidade não será permitido nenhuma construção de madeira. (1924, p.15)

Art. 29º- Edificação alguma será feita fora do alinhamento das ruas, avenidas e praça; nos prédios, com jardim a frente, o alinhamento obedecerá aos dispositivos constantes dos arts. 59, 60, 61 e 62 deste Código. (1924, p. 15)

Art. 30º- O alinhamento será sempre definido pela Intendência. (1924, p.15)

Art. 31º- A intendência, quando se tornar necessário, poderá ordenar que os proprietários façam os reparos e limpezas convenientes na frente de seus prédios, determinando prazo para esse fim, com a imposição de pena em caso de inobservância. (1924, p. 15)

Art. 34º - É expressamente proibido: Abrir buracos e fazer amassadouros nas ruas, avenidas e praças; fazer escavações ou aterros, bem como conservar lenhas, tijolos, terras, madeiras ou qualquer material para construção nas ruas e praças, salva as disposições da última parte do art. 35º; conduzir a rasto de madeira de qualquer espécie pelas ruas da cidade e povoados; Serras, falquejar ou aparelhar madeiras e trabalhar em cantaria nas ruas e praças. (1924, p. 16)

O código, também enrijecia qualquer ato de vandalização ou deturpação de propriedade ou áreas públicas, além de espaços de lazer, como indica o Art. 8º do código de posturas (1924), cujo qualquer prejuízo causado pôr tal infrator seria imposto multa de 50\$ a 100\$000. Além dos ambientes públicos e de lazer o Código preocupa-se com as questões sanitárias e higiênicas, principalmente voltadas aos matadouros e frigoríficos, o zoneamento de tais atividades era restrito ao centro pôs não caberia a uma cidade moderna matadouros e frigoríficos neste meio, o abate de gado para consumo era feito pelo matadouro municipal e não seria permitido qualquer abate ou matança de gado fora do matadouro municipal.

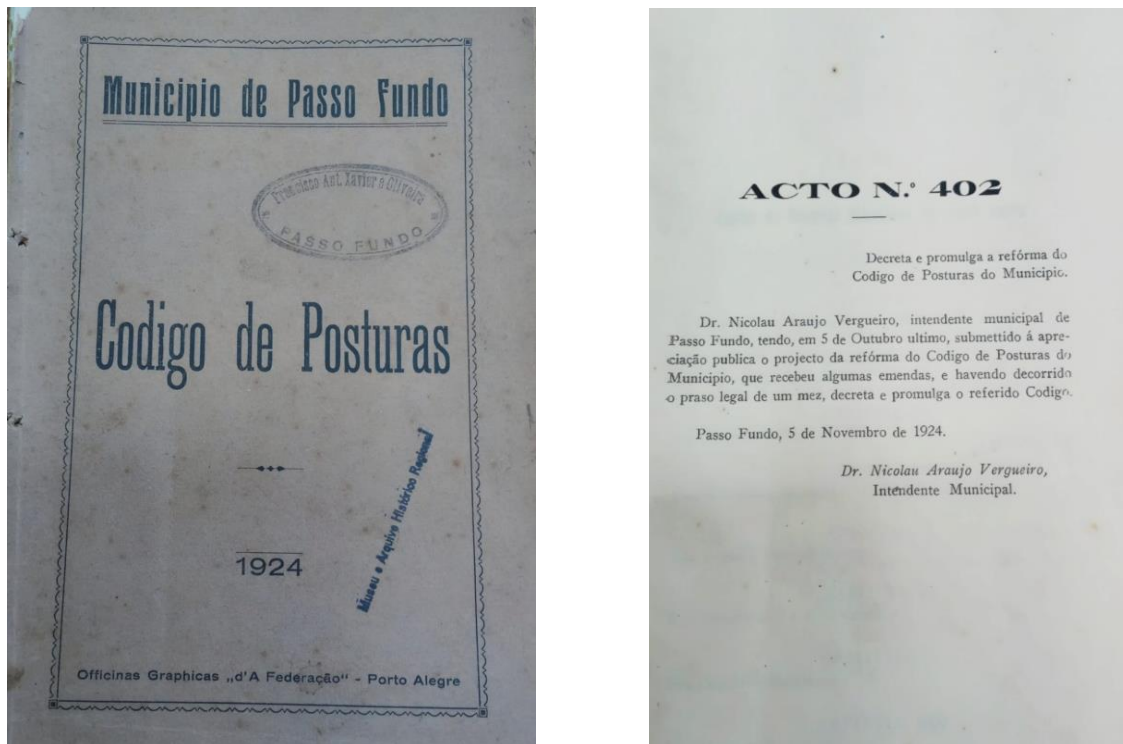
Art. 82º- Fora o matadouro municipal não é permitido matar ou esquartejar gado destinado ao consumo público ou particular. (1924, p. 22)

Art. 83º- A Intendência mandará sempre fiscalizar a matança do gado no matadouro. (1924, p. 22)

Ainda nas questões que tangem ruas e espaços públicos, para manter a higienização e o bem estar de tais áreas o Código de Posturas endurecia normas e diretrizes quanto aos cuidados com animais e cães, todo tipo de prejuízo causado a cidade ou espaço público seriam resolvidos com multas ou com o executivo municipal, para o cidadão que causasse quaisquer atos de crueldade contra qualquer tipo de animal, além da exibição de animais ferozes ou condução de cães soltos pelas ruas e espaços públicos seria punido com multas de 10\$ a 100\$000.

O referido Código de Posturas fora organizado em capítulos e cada capítulo abrange um ou mais aspectos dos espaços urbanos, sendo cada capítulo com seus artigos específicos para cada áreas especifica, estabelecendo normas e diretrizes para todos os ambientes dispostos no município naquele momento.

Figura 19- Código de Posturas de 1924, capa e verso.



Fonte: Arquivo Histórico Regional (AHR)

O Código também estabelecia padrões e dimensões para construções, edificações, calçadas, propriedades urbanas e logradouros públicos, além da conceção de terrenos, conceções para indústrias e comércio, já para os espaços públicos o Código estabelecia padrões para tranquilidade pública, diversões públicas, sepultamentos e cemitérios, além da preocupação com animais em relação aos espaços públicos como ruas e praças, o Código também restringia e zoneava certas atividades do centro urbano como, jogos e carreiras, matadouros e frigoríficos, leite e leitarias, gêneros alimentícios em geral.

O ponto em comum entre todos os capítulos do Código de Posturas de 1924 mesmo que cada capítulo tenha sua atuação específica para uma determinada atividade ou área urbana, é a presença da Intendência municipal que neste sentido atua como uma entidade responsável por garantir a manutenção e o bom funcionamento de todas as atividades dispostas no município, o Código de Posturas como fonte histórica indica uma clara visão sobre a disposição do município em um contexto de transformações não apenas do centro urbano mas também em aspectos econômicos e sociais, o mesmo expressa a vontade das elites políticas da época para adequar o município às expectativas de modernidade que pairavam naquele cenário, sem a organização e zoneamento das atividades que ocorriam na urbe a Intendência não conseguiria manter a ordem da nova estrutura urbana do município, por tanto o Código de Posturas se tornou neste contexto

da história de Passo Fundo o principal instrumento de ordenação e manutenção do novo centro urbano e das novas dinâmicas sociais que viriam a surgir.

Outro fator importante a ser notado sobre o Código de Posturas é em relação a sua disposição sobre áreas periféricas ou menos favorecidas que vinham a surgir no município, a maioria dos capítulos e artigos estão relacionados as áreas centrais afim de manter o bem estar das mesmas, por outro lado as áreas consideradas periféricas pouco tinham investimento estéticos ou de ordenação, como citado anteriormente sob a Intendência de Nicolau Araujo Vergueiro (1920-1924), a expansão urbana continuou priorizando o centro urbano, tal fato pode ser notado no próprio Código de Posturas que seguia uma direção oposta à expansão iniciada pelo intendente anterior Pedro Lopes de Oliveira, o projeto de expansão e ordenação do sanitarista Saturnino de Brito feito em 1919 abrangia maior aproveitamento das glebas e descampados que haviam no município, o projeto feito por Saturnino de Brito beneficiaria não apenas as áreas centrais mas igualmente as novas vilas situadas próximas aos trilhos da ferrovia, como a vila Rodrigues, porem o custo seria elevado, neste sentido ao ser empossado Nicolau Araujo Vergueiro voltou-se a quitações de dívidas dos cofres públicos que se acumulavam, grande parte causadas pelos gastos com os investimentos na rede pública de iluminação, além de dar continuidade ao aprimoramento estético do centro urbano e seus principais pontos.

Neste sentido conseguimos compreender porque o Código de Posturas valorizava exclusivamente as áreas centrais, o mesmo evidenciava os esforços da Intendência em garantir e criar uma boa imagem de tais áreas, estes instrumentos de organização e ordenação representavam a extensão das ideias e expectativas das elites políticas a frente do poder público para o imaginário de uma cidade moderna.

3.2. Plano Diretor e o reflexo de uma realidade urbana

A partir da década de 1950 dava-se início um período de renovação urbana de Passo Fundo, no capítulo anterior fora abordado o processo de verticalização que alterou a estrutura urbana do município e deu início a renovação dos conceitos de modernidade, entretanto para compreender este processo e seu impacto é preciso analisar o instrumento de ordenação publica que possibilitou estas alterações, o Plano Diretor de 1953, o instrumento necessário que elevou o discurso que afirmava Passo Fundo como a “Capital do Planalto Médio.”

Elaborado em 1953 e outorgado em 1957, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano foi responsável por transformar o traçado urbano de Passo Fundo, desenvolvido pelo urbanista Edvaldo Paiva e o arquiteto Demétrio Ribeiro, o Plano Diretor tinha como objetivo aspectos semelhantes ao Código de Posturas, garantir o melhor uso do solo, zonear áreas e atividades

específicas além de garantir o maior bem estar da população. O Plano deveria levar em consideração a “realidade urbana” do município, mas seu objetivo maior era conduzir o pleno desenvolvimento da cidade de uma forma dinâmica, conveniente e orgânica.

O Plano Diretor foi concebido em um momento de constante crescimento do município, que se destacava como polo regional e econômico, o surgimento de novas indústrias prosperava novas oportunidades ao passo que a densidade populacional aumentava. Ao final da década de 1940 e começo da década seguinte chegava ao município importantes indústrias fabris como o Frigorífico Z. D. Costi, e o Frigorífico Planaltina S/A, que se instalaram ao longo da antiga AV. Mauá (atual AV. Presidente Vargas) e ajudaram a dar forma ao núcleo populacional daquela região, atual bairro São Cristóvão, localizado na parte sudeste do município, neste contexto a região na qual ambas indústrias foram construídas eram descampados de terra, áreas com diversas vertentes de água além de haver poucas árvores e muito vento, a partir da necessidade de residir próximo ao frigorífico fez com que seu núcleo fabril e operário ordenassem suas moradias próximos do mesmo, entre anos de 1948 e 1959 houve o surgimento de uma vasta vila operária naquela região, denominada Vila Z.D. Costi, toda estrutura do complexo aumentava conforme aumentava a demanda de produção e mão-de-obra do frigorífico, sendo a AV. Mauá o principal meio de acesso ao frigorífico.

Para além das contribuições para a consolidação do bairro São Cristóvão e para a economia passo-fundense, o Frigorífico também contribuiu consideravelmente para a dimensão social e para a cultura da cidade. Nesse sentido, vale ressaltar que a diretoria do Z. D. Costi realizava festas para os operários do Frigorífico no Clube Industrial, um dos mais antigos da cidade, bem como nos espaços públicos de Passo Fundo. Tratavam-se de churrascos, desfiles comemorativos, palestras e comemorações religiosas que eram oferecidas ao longo do ano, sobremaneira, nos feriados. Eram eventos que mobilizavam não somente os funcionários da empresa e suas famílias, mas também, a população de uma maneira geral, sobretudo quando ocorriam nos espaços públicos da cidade, como era o caso das comemorações do Dia do Trabalho. Havia, também, uma equipe desportiva chamada Grêmio Esportivo Costi, que participava de torneios de futebol na região. (Costi, Ribeiro, 2003)

A implantação do frigorífico e sua vila operária no sudeste da cidade, às margens da então Avenida Mauá, se deu concomitante ao processo de expansão horizontal da malha urbana de Passo Fundo, iniciado nos anos 1950, e à criação do Plano de Ordenamento e Expansão de 1953, que definiu o bairro São Cristóvão como um dos vetores de crescimento da cidade. Desse modo, por ter sido a primeira grande fábrica da localidade, o Frigorífico Z. D. Costi possibilitou a instalação de novos moradores e inaugurou a vocação industrial do bairro São Cristóvão, que passou a concentrar grande parte das fábricas de Passo Fundo nas décadas seguintes, a exemplo do Frigorífico Planaltina, da Semeato, da Pepsi Cola e da fábrica de refrigerantes Irmãos Bernardon. Com a criação destas fábricas, conjuntos habitacionais operários e benfeitorias resultantes, como a abertura e/ou alargamento de vias, extensão de linhas de transporte público até o local, etc., o bairro passou de periférico no início da década de 1950 para integrado à malha urbana, anos depois. (Diniz, Almeida, 2021, p. 16)

A década de 1950 é marcada por uma grande expansão horizontal, de vilas, bairros e indústrias, importante destacar que as mesmas estavam distantes do centro urbano e se desenvolviam em uma lógica urbana oposta ao mesmo, esse crescimento horizontal fomentou a necessidade de ordenação urbana de Passo Fundo sendo uma das principais características do Plano Diretor a definição de zonas urbanas, delimitando áreas específicas para o desenvolvimento industrial, comercial, residencial e agrícola, o que permitiu um uso mais eficiente do solo, evitando a expansão desordenada da cidade, neste sentido o Plano deveria levar em consideração toda estrutura urbana e conciliar as mesmas em “zonas” para fim de garantir o pleno desenvolvimento do município.

O centro urbano se desenvolvia verticalmente com o surgimento de prédios e edifícios mais altos e com mais pavimentos que alteravam a percepção não apenas dos habitantes mas das elites que ali residiam a respeito do que seria a modernidade, renovando os conceitos e expectativas da mesma, enquanto as demais áreas e núcleos urbanos que se desenvolviam distantes ou afastados do centro cresciam horizontalmente e valorizavam economicamente novas áreas que passaram de glebas e descampados para compor sentido a estrutura econômico do município, o Plano Diretor para cumprir seus objetivos deveria levar em consideração esta nova realidade urbana e conciliar modernidade e desenvolvimento.

3.3. A influência da modernidade no Plano Diretor de 1953

O município de Passo Fundo combinava diversos fatores importantes, entre eles fatores históricos, geográficos, econômicos e sociais que favoreceram seu desenvolvimento, o que alimentava o imaginário de uma cidade influente e hegemônica sobre a região norte, tal discurso fertilizava nas elites políticas, econômicas e sociais do município a imagem de uma “Capital” havendo assim intencionalidade em tornar Passo Fundo está capital, tal fato revela uma continuidade e uma renovação deste discurso de progresso e modernidade, o que seria reafirmado em 1957 com o título de Capital do Planalto Médio, tal fato fora possível pelo desenvolvimento de diversos setores e indústrias que inclinavam o município a um papel de destaque no cenário regional, a introdução de culturas como o trigo, soja e o milho, juntamente com a criação de gado e frigoríficos foram os principais eixos econômicos a alavancar a economia local neste novo cenário de transformações urbanas. A ferrovia fora o principal vetor econômico do município e toda estrutura urbana estava centrada em torno da mesma, ou seja a ordenação do espaço urbano seguia a disposição da linha férrea, porém com o crescimento e expansão urbana que o município vivenciava seria necessário renovar diversos aspectos urbanos dispostos no município até aquele momento, ao adentrar na década de 1950 seria

necessário não apenas a renovação mas igualmente a intervenção do Poder Executivo Municipal para direcionar Passo Fundo a Capital do Planalto.

O Plano Diretor era mais que um instrumento do Poder Municipal, o mesmo servia como um estudo histórico a respeito do município, levando em consideração para além dos aspectos históricos, o mesmo considerava aspectos geográficos, econômicos e sociais, o Plano deixa claro a necessidade de conhecer cada aspecto do município para compreender a “realidade urbana” caso contrário não passaria de uma “fantasia teórica”, deveria sanar os problemas urbanos e direcionar ao desenvolvimento esperado além de proporcionar o bem estar da população, por tanto para além de um plano teórico o Plano Diretor também é um estudo dos diversos processos históricos ocorridos no município até aquele momento.

Muito semelhante ao Código de Posturas, o Plano Diretor conta com a presença do Poder Executivo Municipal que atua firmemente como uma entidade capaz de fazer a manutenção do espaço urbano, tal semelhança com o Código de Posturas pode ser percebidos nos seguintes artigos do Plano Diretor (1953):

Art. 2º- O Poder Executivo Municipal promoverá, quando julgar oportuno, a execução das obras e outras operações urbanístico previsto no Plano Diretor. (Plano, p. 86)

Art. 3º- O Poder Executivo Municipal fica autorizado a exigir, nos termos desta lei, os recuos de alinhamento, bem como observância das normas e determinações estabelecidas quanto ao uso, altura das construções e áreas percentuais ocupáveis pelas mesmas em cada terreno. (Plano, p. 86)

Para sanar os problemas de ordenação que o município tinha era necessário que o Poder Executivo estivesse a frente do Plano Diretor supervisionando todas as atividades que ocorriam no vasto centro urbana de Passo Fundo, o Código de Posturas como já comentado possuía objetivos semelhantes, definindo padrões, limites e zoneando atividades, porem como analisado o Código de Posturas havia pouco mais de 40 páginas e mais de 240 números de Arts, levando em consideração as atividades dispostas no município no contexto que fora outorgado, enquanto o Plano Diretor possuía mais de 100 páginas em seu todo, sendo grande parte das mesmas voltadas a realidade e a disposição das áreas urbanas do município naquele contexto, possuía menos Arts porem grande parte dos mesmos eram voltados aos espaços públicos, áreas verdes, definição de padrões e alinhamentos e o mais importante o zoneamento das áreas urbanas, estipulando normas e diretrizes para cada zona ou construção.

Neste contexto o Plano Diretor deveria seguir uma lógica de ordenação para ambas as áreas urbanas do município, sejam elas periféricas ou centrais, para isso o mesmo separava e

zoneava as diferentes atividades e construções dispostas no traçado urbano em “zonas”, como pode ser visto no Art.10 do Plano Diretor (1953):

Art.10- A cidade de Passo Fundo fica dividida em quatro zonas, que se conheceram por: **Zona “A” – “B” – “C” – “D”** - As zonas são constituídas dos terrenos com frente aos logradouros públicos compreendidos dentro os limites respectivos indicados na planta de zoneamento. (Plano, p. 87)

Segundo o que foi analisado no Plano Diretor de 1953 a ideia de zoneamento do espaço urbano serviria para adequar Passo Fundo ao imaginário de uma cidade que unia o desenvolvimento com a modernidade, neste sentido a modernidade era o conceito de verticalização, que renovava a identidade do município, a verticalização do centro era o novo símbolo de poder e status das elites, o desenvolvimento estaria ligado as novas indústrias que chegavam ao município o tornando um centro econômico independente na região norte, além disso o zoneamento deveria alcançar as vilas e bairros periféricos que foram surgindo ao longo das décadas, muitos surgidos a partir da década de 1920, período de expansão territorial de Passo Fundo.

Esta visão “elitista” da história marcou profundamente o imaginário do Rio Grande do Sul, e de forma singular, o imaginário passo-fundense. Em torno de Passo Fundo, construiu-se um imaginário de cidade-centro do planalto, uma cidade que, de fato, despontava economicamente a partir da década de 1950 e queria afirmar-se como a “capital do planalto”, através do estímulo ao desenvolvimento urbano e posteriormente ao desenvolvimento industrial. Com isso, as populações que viviam nas periferias do município, foram sendo esquecidas pela história, não havia mais espaço para seu convívio no que hoje se constitui como centro da cidade. O processo de modernização, iniciado na década de 1950, verticalizou o centro da cidade, banindo de sua malha urbana edificações que lembrassem diretamente grupos sociais, como os descendentes de escravos e demais populações marginalizadas, que com o crescimento foram sendo empurradas para as vilas. (Knack, 2007, p. 96)

Outra discussão importante sobre o contexto em que o Plano Diretor fora feito está pautado na elitização do centro urbano, o zoneamento das áreas conduziu a uma elitização do mesmo, em um processo de valorização das áreas centrais que já fora visto dès do Código de Posturas e ajudou a construir uma memória sobre os patrimônios históricos do município, como pontua Knack (2007):

Em busca do embelezamento e da salubridade (ou com essa desculpa), o Plano Diretor lançou as bases para o que Pesavento chamou de o “aburguesamento da sociedade”, a efetiva elitização do espaço urbano, que conduziu, conseqüentemente à elitização da memória patrimonial. Além de excluir os segmentos considerados pobres do espaço que viria a ser a área central da cidade. O PDDU de 1953 também afirma a idéia de capital da região. (Knack, 2007, p. 59)

Concluimos que o Plano Direto de 1953 além de um instrumento de ordenação e zoneamento das áreas urbanas do município foi o responsável por construir para Passo Fundo a imagem de uma cidade com aspectos de capital, reconfigurando seu espaço urbano e valorizando novas áreas, mas principalmente fortalecendo e renovando sua identidade de uma cidade que unia o progresso e desenvolvimento com a modernidade, Passo Fundo na década de 1950 unia o transporte ferroviário com o rodoviário e almejava se tornar uma “líder isolada”

O Plano Diretor demonstrou os problemas urbanos que havia na estrutura de Passo Fundo mas igualmente ajudou a fertilizar a renovação da identidade do município, em relação a ferrovia e a sua posição o Plano enfatiza sua importância para o desenvolvimento do município em todos os aspectos, mas também apresenta os problemas que a mesma oferecia, por tanto o PDDU de 1953 demonstrou uma nova realidade urbana, ajudou a consolidar o conceito de verticalização no centro urbano e propôs soluções aos problemas que haviam em todas as áreas urbanas do município. A ferrovia posicionada no centro só fora retirada ao final de década de 1970, já sobre vigência de outro PDDU, ao que nos referimos neste capítulo compreendemos que o mesmo deu o impulso inicial aos novos conceitos de modernidade que futuramente desvalorizariam a ferrovia posicionada no centro.

O Plano Diretor revela não apenas os problemas estruturais do município e suas disposições, mas o mesmo propõem soluções para adequar Passo Fundo ao novo ciclo econômico e as novas transformações urbanas que aconteciam, para afirmar a sua importância econômica, histórica e social sobre a região norte, tal discurso centrava-se na imagem de uma cidade com aspectos de “capital”, para tal feito seria necessário renovar as expectativas de modernidade e seus símbolos, o Plano Diretor neste sentido era o instrumento do Poder Executivo Municipal capaz de conduzir o município ao desenvolvimento esperado, além de alimentar a narrativa que afirmava Passo Fundo como “Capital do Planalto Médio.”

CONSIDERAÇÕES FINAIS:

A presente pesquisa é centrada nas diferentes expectativas e representações de modernidades que pairavam no município de Passo Fundo em períodos distintos de sua história, a proclamação da República proporcionou a reorganização dos partidos políticos locais, neste contexto as elites ligadas a política deram o primeiro impulso ao progresso e a modernização, a chegada da ferrovia em 1898 inseriu Passo Fundo em um contexto não apenas regional, mas de âmbito nacional. A ferrovia desempenhou um papel central para difundir a identidade do município ligada ao progresso e a modernidade, além de ser o principal eixo econômico do mesmo, valorizando todos os lugares por onde passava, neste contexto ao chegar no município foi o principal agente transformador da estrutura urbana, ao analisarmos o processo de consolidação das ferrovias no estado do Rio Grande do Sul compreendemos os planos e ideias que as elites políticas almejavam para alcançar a modernidade.

O período denominado de *Belle Époque Passo Fundense* corresponde ao momento de Ascensão econômico e de transformações urbanas no município, tais transformações fertilizadas pela ferrovia, que fora responsável por centralizar o poder econômico do município em torno de si, se estabelecendo como o primeiro símbolo de progresso e modernidade, o centro de Passo Fundo se tornou o lugar mais importante da cidade, além de concentrar toda vida social do município, a praça Marechal Floriano era o coração urbano do município e concentrava diversas atividades econômicas, sua posição próxima a estação férrea transformou a mesma no espaço público mais valorizado de Passo Fundo assim como seus entornos, neste contexto havia uma grande preocupação do poder público em ordenar e valorizar as áreas centrais, as adequando a estética moderna da época, em paralelo a isso surgia novas vilas e bairros periféricos que passaram a compor a estrutura urbano de Passo Fundo, Vila Rodrigues, Vila Cruzeiro, Vila Santa Terezinha, Vila Luiza, são alguns dos bairros e vilas que surgiram neste contexto, sendo a maioria posicionados próximo ou nos entornos da ferrovia, a *Belle Époque Passo Fundense* representa para a história do município o período de grandes transformações em todos os aspectos, econômicos, urbanos e sociais, o crescimento e a ordenação urbana deste período continuaria ao longo das décadas seguintes.

Para alinhar o município as expectativas de modernidade que as elites políticas almejavam e dar continuidade a ordenação e manutenção do novo centro urbano, em 1924 era promulgado o Código de Posturas pelo Intendente Nicolau de Araujo Vergueiro, este instrumento de ordenação possibilitou que a intendência municipal estivesse a frente de todas as atividades urbanas que aconteciam no município garantindo que as mesmas se alinhassem

com a imagem de uma cidade prospera e moderna, o Código de Posturas valorizava as principais áreas do município, praças públicas, ruas e avenidas principais, além de estabelecer normas e diretrizes pra as mesmas, ajudou a elevar o status do município para uma cidade que unia o progresso ao moderno, neste contexto a ferrovia além de ser o fator que gerava o progresso, também alimentava a nova identidade ligada ao mesmo.

Ao decorrer das décadas seguintes a expansão urbana e populacional do município se intensificou, se na década de 1920 Passo Fundo contava com mais de 65.000 habitantes, este número chegaria próximo aos 100.000 habitantes até a década de 1950, o elevado crescimento populacional está ligado a um novo ciclo econômico que surgia no município, novas indústrias se instalariam no município aliadas ao fortalecimento do transporte rodoviário impulsionaram e renovaram a economia de Passo Fundo, até o final da década de 1950 o município ganharia o status de “líder isolada” uma cidade que se destacava na região norte do estado, com uma economia baseada na produção frigorífica e na agroindústria.

Neste contexto de renovação econômica o Poder Executivo Municipal viu a necessidade de reorganizar a estrutura urbana do município que era maior e mais densa do que a da década de 1920, para tal fato fora elaborado no ano de 1953 o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), sendo principal instrumento do poder público para zonar e direcionar o crescimento do município neste contexto, o mesmo ajudou a renovar os conceitos e as expectativas de modernidade esperadas para Passo Fundo além de revigorar o espírito e a identidade de uma cidade que unia prosperidade e modernidade, além de contribuir para transformar Passo Fundo na Capital do Planalto Médio em 1957.

O Plano Diretor impulsionou o processo de verticalização do centro urbano, a estrutura urbana apresentada no Plano Diretor apontava diversos problemas de organização e ordenação decorrentes do crescimento urbana intensificado dès da década de 1920, a ferrovia neste contexto ainda assumia um papel de destaque, pôs como apontado pelo Plano a direção que o município cresceu seguia a linha férrea, com tudo a renovação e o zoneamento do centro urbano e das atividades nos seus entornos, desvalorizariam o transporte ferroviário e principalmente os trilhos posicionados novo centro, o PDDU de 1953 intensificou a verticalização do centro urbano e renovava as expectativas de modernidade, à medida que o centro ficava mais denso e populoso os trilhos perdiam seu espaço e passaram a ser um empecilho, a instalação de novas indústrias nos entornos do município passaram a valorizar novas áreas como o bairro São Cristóvão que passou de um grande descampado plano de terras para compor sentido a estrutura urbana e econômica do município, com a instalação dos frigoríficos Z.D Costi e Planaltina S/A a Av. Mauá passou a ter grande importância ao município pôs a mesma dava acesso a estas

novas indústrias, este fato ajudou a desvalorizar a ferrovia posicionada no centro urbano e até o final da década de 1970 e começo da década de 1980 os trilhos seriam retirados de sua posição original, fato impulsionado por novos PDDU'S que acentuaram a verticalização iniciada nos anos de 1950.

A história de Passo Fundo compreende um vasto processo histórico marcado por diversas figuras importantes que possibilitaram a consolidação de uma identidade voltada ao progresso e a modernidade, as elites almejavam adequar e alinhar o município aos padrões da época, cada período destinto de Passo Fundo é fruto de seu tempo e reflete as expectativas de quem estava à frente do Poder Público Municipal, a ferrovia foi responsável por transformar toda estrutura do município econômica, urbana e social, neste sentido o patrimônio presente no município reflete a glória e a prosperidade do passado, o trem passou mas a modernidade continua e se renova em Passo Fundo.

FONTES

INTENDÊNCIA MUNICIPAL DO PASSO FUNDO. Código de Posturas. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 1924. Acervo do Arquivo Histórico Regional (PPGH/UPF).

PAIVA, Edvaldo et al. Passo Fundo: Plano Diretor. Passo Fundo, Prefeitura Municipal: 1953. (Arquivo Histórico Regional de Passo Fundo – UPF).

REFÊRENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- BARROS, José D' Assunção. **O campo da História: especialidades e abordagens**. Petrópolis: Vozes, 2004.
- BATISTELLA, Alessandro (Org.) **Patrimônio, memória e poder**. Passo Fundo: Méritos, 2011.
- BRANDT, Aline. **A revolução de 1923 e a transição do governo Borges de Medeiros para Getúlio Vargas na região de Passo Fundo**. In: BATISTELLA, Alessandro (Org.). Passo Fundo, sua história. Passo Fundo: Méritos, 2007.
- Carone, E. **O pensamento industrial no Brasil (1880 –1945)**. Rio de Janeiro: Difel, 1977.
- CARVALHO, José Murilo de. **A formação das almas o imaginário da república no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CARVALHO, Haroldo Loguercio. **Elementos para o estudo da urbanização brasileira**. Passo Fundo: EDIUPF, 1998.
- CLEMENTE, Rafael. **História Política e a “Nova História”: um breve acerto de contas**, 2011.
- COSTI, Marilice; RIBEIRO, Celi Maria Costi. **História de um núcleo fabril: Frigorífico Z.D. Costi Cia. Ltda, Passo Fundo RS**. Arquitectos, São Paulo, ano 04, n. 043.07, Vitruvius, dez. 2003.
- DIAS, José Roberto de Souza. **Caminhos de Ferro do Rio Grande do sul: Uma Contribuição ao Estudo da Formação Histórica do Sistema de Transporte Ferroviário no Brasil Meridional**. São Paulo. Ed. Rios. 1986.
- DINIZ, Pedro, ALMEIDA Caliane, **Vila Z. D. Costi: a história e a arquitetura resultante de um grupo de moradias operárias em Passo Fundo**, p.16, 2021. Disponível em: [file:///C:/Users/User/Desktop/tcc%20referencias/tomas moreira,+art23_riscov19_2021.pdf](file:///C:/Users/User/Desktop/tcc%20referencias/tomas%20moreira,+art23_riscov19_2021.pdf). Acesso em: mai. 2024.
- DINIZ, Pedro, ALMEIDA Caliane, **(Re)escrevendo a história da cidade: o mercado de terras de Passo Fundo (1920 – 1950)**. Passo Fundo, 2021. Disponível em: [file:///C:/Users/User/Desktop/tcc%20referencias/458-Texto%20do%20artigo-1223-1183-10-20210405%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/User/Desktop/tcc%20referencias/458-Texto%20do%20artigo-1223-1183-10-20210405%20(2).pdf). Acesso em: abr. 2024.
- FERRETTO, Diego. **Passo Fundo: estruturação urbana de uma cidade média gaúcha**. 2012. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- FLAMARION, Ciro; VAINFAS, Ronaldo. **Novos Domínios da História**. São Paulo, 2012.
- FIGUEIREDO, Z. G.; RIBAS, Desiré. **As Ferrovias e a produção do espaço – velhas formas, novas funções: um estudo do transporte ferroviário em Passo Fundo - RS**. In: XXI

Encontro Estadual de Geografia - Território, sociedade e natureza: novas dinâmicas espaciais, 2006, Santa Cruz do Sul - RS. Anais Encontro Estadual de Geografia, 2004.

FIGUEIREDO, Z. G.; RIBAS, Desire. **A evolução urbana da Avenida Sete de Setembro: uma contribuição para a organização do espaço Passo-Fundense.** In: Ana Maria Radaelli da Silva; João Carlos Tedesco; Luciane Rodrigues de Bitencourt; Zélia Guareschi Figueiredo. (Org.). Estudos de geografia regional. O urbano, o rural e o rurbano na região de Passo Fundo. Passo Fundo: UPF Editora, 2004, v., p. 100-128.

GOSCH, L. R. M. **Passo Fundo, de Saturnino de Brito ao Mercosul – projetos e imagens urbanas.** (Dissertação). Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 2002.

KLIEMANN, L. H. S. **RS: terra e poder – história da questão agrária.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1986.

KNACK, Eduardo. **Modernização do Espaço Urbano e Patrimônio Histórico: Passo Fundo, RS.** Passo Fundo, 2007.

MEDEIROS, F. **A nova história política,** Rio de Janeiro, p. 265, 2017.

MIRANDA, Fernando B. Severo de; MACHADO, Ironita A. P. **Passo Fundo: presentes da memória.** Rio de Janeiro: MM Comunicações, 2005.

MOTTA, Fernanda. DA ROSA, Lucélia. **A chegada dos trilhos em Passo Fundo.** Passo Fundo - RS, 2010. Disponível em: <https://www.upf.br/ahr/memorias-do-ahr/2010/a-chegada-dos-trilhos-em-passo-fundo>.

NETO, José Miguel. **Primeira Republica: economia cafeeira, urbanização e industrialização.** Universidade Estadual de Londrina, 2003.

NOVO Código de Posturas. O Nacional, jan. 1925, n.1.

OLIVEIRA, Pedro Lopes de. **Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo intendente Pedro Lopes de Oliveira.** Porto Alegre: A Federação, 1918. Acervo do Instituto Histórico de Passo Fundo.

OLIVEIRA, Pedro Lopes de. **Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo intendente Pedro Lopes de Oliveira.** Passo Fundo: A Minerva, 1919. Acervo do Instituto Histórico de Passo Fundo.

PARIZZI, Marilda Kirst. **Passo Fundo: sua história e evolução.** Passo Fundo: Berthier, 1983.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Espaço, sociedade e cultura: o cotidiano da cidade de Porto Alegre.** in: GOLIN, Tau; BOEIRA, Nelson (Coord.). História geral do Rio Grande do Sul: República Velha (1889-1930). Passo Fundo: Méritos, 2007. vol. 3. t. 2. p. 169.

RÉMOND, R. **Por que a história política? Estudos Históricos,** Rio de Janeiro, v. 7, n. 13, p. 7, 1994.

SANTOS, Maria da Graça. **A moderna chegada do trem: um estudo sobre o impacto da ferrovia numa freguesia (1887-1926)**. 1992. Dissertação de Mestrado Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1992.

SÊGA, Rafael. **HISTÓRIA E POLÍTICA**. Curitiba. 2002.

SILVA, Kalina; SILVA, Maciel. **Dicionário de Conceitos Históricos**. São Paulo, p. 297, 2009.

TEDESCO, João Carlos. **A Gare e o Trem em Passo Fundo: sinergias econômicas - 1898-1978**. Porto Alegre: EST Edições, 2015.

TEDESCO, João Carlos; SOUZA, Sirlei de Fátima. **Frigoríficos e olarias em Passo Fundo: dinâmicas industriais em sinergias - 1940 a 1980**. Erechim: All Print Varella, 2016.

Vergueiro, Nicolau Araújo. **Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo intendente Nicolau Araújo Vergueiro**. Porto Alegre: A Federação, 1921. Acervo do Projeto Passo Fundo. p. 23.

WENTZ, L. I. M. **Os caminhos da madeira: região norte do Rio Grande do Sul (1902-1950)**. Passo Fundo: UPF Editora, 2004.

WICKERT, Ana. **Patrimônio ferroviário em Passo fundo: do Apogeu Ao Abandono**. Méritos, 2011.

XAVIER e OLIVEIRA, A. **Annaes do município de Passo Fundo. Aspecto histórico**. Passo Fundo: UPF Editora, 1990, 2 v.