

INFRAESTRUTURA

O passado e o presente desenharam a rota ferroviária de Passo Fundo

Marlusa Marques, de Passo Fundo
Especial para o Jornal Cidades

A cidade de Passo Fundo, no Norte gaúcho, abriga muitos espaços de lazer e cultura que ajudam a contar a história de sua formação. Um deles é o Parque da Gare, espaço criado a partir desativação da primeira estação ferroviária na região. Djiovan Carvalho, historiador e presidente do Instituto Histórico de Passo Fundo (IHPF) explica que a primeira estrutura ferroviária incorporada ao município, em 1898, se configurava como sendo de segunda categoria e ficava atrás apenas da principal, localizada em Santa Maria, na região central do estado. O conceito de segunda categoria corresponde ao fato dela possuir a época, depósitos, oficinas e uma série de outras estruturas que contribuíram para o progresso dela própria e da cidade.

Durante mais de 70 anos, a estação serviu para o embarque e movimentação de passageiros e cargas, ativando a presença da malha ferroviária no município. Quando o anúncio de que a Estrada de Ferro correspondente ao eixo Santa Maria/São Paulo foi feito, mostrando que ela passaria por Passo Fundo, começou a mudar a dinâmica urbana da cidade, durante o final do século XIX. O município estava, até então, estabelecido ao longo da Estrada das Tropas, na atual avenida Brasil e aguardava com expectativa a nova mudança.

“A história mostra que quando a ferrovia chega, em 1898, Passo Fundo passa a vivenciar um crescimento no ramo de hotelaria e de lucratividade exponencial em casas comerciais, tanto no sentido do recebimento de mercadorias novas, quanto no sentido de revenda para quem escolhia Passo Fundo para viver. Ao longo dos sete anos necessários para a construção da ferrovia, desde o anúncio até a chegada do trem, a movimentação foi ainda maior, porque os funcionários foram se estabelecendo por aqui antes mesmo da presença efetiva do novo meio de transporte, um

contingente populacional que passou a atrair novas pessoas que acabaram ficando pelo caminho”, conta o historiador.

Além do mais, a ligação ferroviária entre as cidades de Passo Fundo e Porto Alegre dependia de Santa Maria, considerado o principal entroncamento do estado na época. Para o escoamento da produção e a movimentação de cargas, a viagem se tornava mais difícil e por isso passou-se a pensar em projetos que ligasse a área da zona da produção com a capital, encurtando esse caminho. A mudança foi tão longe a ponto de permitir a ligação ferroviária do Rio Grande do Sul com Santa Catarina, em 1910, a partir da qual Passo Fundo passou a vivenciar um crescimento contínuo - a partir desse cenário, surgiu o telefone, a energia elétrica, a criação do primeiro hospital local, de escolas secundaristas, o estabelecimento de novos médicos estrangeiros e assim por diante.

“Ou seja, uma sinergia passou a acontecer e ser alimentada graças a esses avanços impulsionados pela viação férrea e a conexão entre diferentes cidades e estados. E isso só foi possível graças ao estabelecimento de uma estrutura ferroviária em Passo Fundo, porque se até aquele momento estávamos vinculados à tradição de passagem de tropas, passamos a ter, com a chegada do trem, um outro tipo de circulação, muito mais acelerado”, salienta Djiovan.

Na década de 1950, Passo Fundo deixou de concentrar uma estação com depósitos e outros recursos, já que elas passaram a representar um cenário de decadência e abandono. Com a retirada dos trilhos do Centro da cidade e a desativação desta primeira ferrovia local, o escoamento da produção passou a interferir menos na vida urbana. “Logo, a construção das rodovias passa a favorecer o processo de decadência contínua das ferrovias, através da criação de novas rotas alternativas. Assim sendo, a escolha político-administrativa que elevou as rodovias em detrimento das ferrovias, interrompeu novos investimentos em



INSTITUTO HISTÓRICO DE PASSO FUNDO/REPRODUÇÃO/CIDADES



Chegada do modal em Passo Fundo, em 1898, determinou um crescimento nos setores de hotelaria e do comércio local

estações ferroviárias e impactou diretamente a preservação desse tipo de patrimônio, que acabou ficando sem uma entidade que as gerenciasse efetivamente”, explica o historiador.

Na década de 1980, quando aconteceu o processo de retirada dos trilhos do centro da cidade e a inauguração de uma nova ferrovia em Passo Fundo, num bairro mais afastado do eixo central, o local ocupado pela então ferrovia ficou abandonado. Para minimizar esse impacto, criou-se uma continuidade da avenida Sete de Setembro em frente a Gare, cortando o caminho antes usado pelos trilhos. Em 1986 o Parque da Gare é oficialmente criado, englobando a área antes pertencente à viação férrea e em 2016 um novo projeto ganha forma para requalificar a estrutura preexistente, entre elas, o prédio da antiga estação.

Carvalho relembra que a história ferroviária de Passo Fundo se baseia em fragmentos dele



MARLUSA MARQUES/ESPECIAL/CIDADES

Reformado, prédio da Gare abriga, dentre outras atividades, uma área gastronômica

e não necessariamente nele de um modo completo. “A história aconteceu e portanto não existe mais. Não temos como voltar para o passado, nem resgatá-lo. Mas, podemos acessar esse passado ou fragmentos dele por meio de vestígios. Um deles é a estrutura que a viação férrea deixou em Passo Fundo e do próprio prédio da estação, que

continua de pé. Se formos nos perguntar quantas pessoas se conheceram, se despediram na estação ou tiveram a ferrovia como meio de subsistência, nos damos ainda mais conta da relevância da estação ferroviária que aqui existiu, não só para o município como também para todo o Rio Grande do Sul”, resumiu.