

TRANSFORMAÇÕES DE USOS POLÍTICOS DO TERRITÓRIO. ATORES POLÍTICO-TERRITORIAIS E A REDE FERROVIÁRIA DO NORTE RIO-GRANDENSE NO TRECHO ERECHIM - MARCELINO RAMOS

Janaina Piazza

Graduada em Arquitetura e Urbanismo - UPF
Mestra em Planejamento Urbano e Regional - UFRGS
E-mail: piazzajana@gmail.com

Wrana Maria Panizzi

Doutorado em Science Sociale - Université Paris 1 (Panthéon-Sorbonne)
Professora Titular da UFRGS
E-mail: wrana@terra.com.br

Aldomar Arnaldo Rückert

Doutor em Ciências – Geografia Humana - USP
Professor Titular no Departamento de Geografia; Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRGS
E-mail: aldomar.ruckert@gmail.com

RESUMO

O artigo discute a desativação da ferrovia no norte do estado do Rio Grande do Sul, especificamente as transformações nos usos políticos do território. Mapearam-se atores político-territoriais no trecho ferroviário Passo Fundo - Marcelino Ramos, a fim de compreender as transformações dos usos políticos do território, manifestamente na infraestrutura, em escalas regionais e intraurbanas. Os atores mapeados nos municípios de Erechim, Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos, estado do Rio Grande do Sul, foram agrupados em escalas local, regional e nacional, bem como classificados como provenientes do Estado, da sociedade civil e do mercado privado. Por fim, os resultados obtidos apresentam esses atores e a maneira como se relacionam em múltiplas escalas de poder, promovendo mudanças no uso do território. Conclui-se que os atores político-territoriais atuam de modo que vai além dos limites municipais, pois suas ações dizem respeito à territorialidade de toda uma região que cresceu e se desenvolveu ao longo das estradas de ferro e hoje converte esses espaços preservados em pontos turísticos, culturais e de lazer.

PALAVRAS-CHAVE: planejamento urbano e regional, território, atores político-territoriais, usos políticos do território, territorialidade, escalas de poder.

CHANGES IN THE POLITICAL USES OF TERRITORY. POLITICAL- TERRITORIAL ACTORS AND THE RAILWAY NETWORK IN THE NORTH OF RIO GRANDE DO SUL ON THE ERECHIM - MARCELINO RAMOS SECTION

ABSTRACT

The article discusses the decommissioning of the railroad in northern Rio Grande do Sul, specifically the changes in the territory's political uses. Political-territorial actors were mapped along the Passo Fundo–Marcelino Ramos railway corridor to understand changes in the political uses of the territory, particularly regarding infrastructure, at regional and intra-urban scales. The actors mapped in the municipalities of Erechim, Gaurama, Viadutos, and Marcelino Ramos, in the state of Rio Grande do Sul, were grouped at the local, regional, and national scales and classified as originating from the

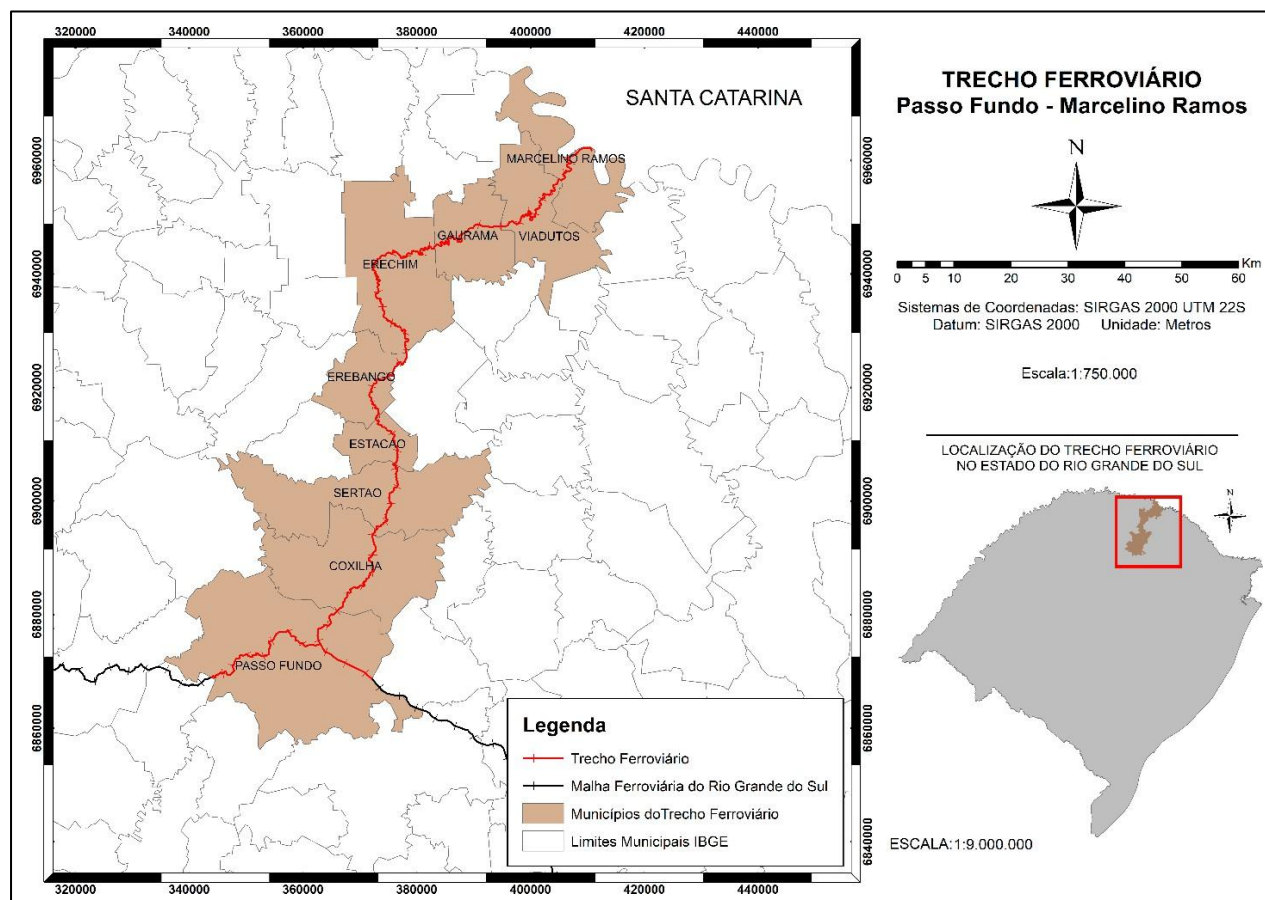
state government, civil society, and the private sector. Finally, the results obtained present these actors and the way they relate to one another across multiple scales of power, driving changes in land use. It is concluded that political-territorial actors operate beyond municipal boundaries, as their actions concern the territoriality of an entire region that grew and developed along the railroad lines and that today transforms these preserved spaces into tourist, cultural, and recreational destinations.

KEYWORDS: urban and regional planning, territory, political-territorial actors, political uses of the territory, territoriality, power scales.

INTRODUÇÃO

O objetivo deste artigo é apresentar análises das transformações dos usos políticos do território, manifestas na infraestrutura ferroviária, em escalas regionais e intraurbanas, após a privatização do setor e a posterior suspensão das atividades em diversos ramais considerados sem viabilidade econômica. Para tanto, desenvolveram-se estudos nos municípios de Erechim, Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos, localizados no trecho ferroviário Passo Fundo - Marcelino Ramos, no norte do estado do Rio Grande do Sul (Piazza, 2023). (Figura 1).

Figura 1 - Área de estudo



Os recortes temporais adotados para a análise abrangem um primeiro grande período, entre a República Velha e meados dos anos 1990. Na virada do século XX, a partir de 1908, iniciou-se o processo de colonização no norte do antigo município de Passo Fundo, mais especificamente a Colônia Erechim. Para a expansão desta colônia, que se estendeu até o rio Uruguai, concorreu a construção da estrada de ferro que ligaria São Paulo ao Rio Grande do Sul. O segundo período corresponde aos últimos 30 anos, quando se iniciaram, em meados dos anos 1990, os processos de privatização da infraestrutura ferroviária, com repercussões das transformações de usos políticos no espaço correspondente à parte da antiga Colônia Erechim, nos municípios de Erechim, Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos.

A construção de estradas de ferro foi o ponto de partida para a articulação interna do território meridional, sendo o norte considerado a região mais “atrasada” do estado, de construção tardia (Rückert, 2003). A colonização baseada na pequena propriedade familiar passou a sustentar uma nova forma de economia, o que gerou a necessidade de articular a região ao mercado estadual e ao centro do país. A ferrovia abriu caminho para o surgimento de novos povoados e para o desenvolvimento dessa região. Entretanto, com o fim do Estado Desenvolvimentista, a agenda do Consenso de Washington no Brasil levou o governo Collor a iniciar e os governos de Fernando H. Cardoso a prosseguir a transferência da infraestrutura ferroviária para a iniciativa privada (Fiori, 1990), que nem sempre tem seus interesses alinhados às metas nacionais (Becker, 1991).

Na visão contemporânea, o Poder do Estado deixa de ser centralizado e unidimensional, uma vez que a nova realidade política após 1970, demonstra que o governo não é o instrumento único de poder (Becker, 1983). O Estado passou a ser compreendido como “o mediador entre os interesses internacionais e o espaço nacional” (Becker, 1983, p. 4). Com um poder multidimensional, surgiu a necessidade metodológica de reconhecer outros atores da sociedade civil que utilizam estratégias distintas e enfrentam conflitos em diferentes escalas espaciais (Rückert, 2001).

Raffestin (1993) caracteriza atores como sujeitos da ação, que usam o território e são manifestação do poder na correlação de forças. Rosière (2021, p. 305-358), mais recentemente, os descreve como “toda entidade que elabora representações territoriais e práticas espaciais, que expressa essas representações (ou se for o caso, suas reivindicações) e age sobre o espaço, estruturando redes e territórios”. Por sua vez, o território “tem que ser entendido como o território usado, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade” (Santos, 1999, p. 8), ou seja, ele diz respeito à sensação de pertencimento dos indivíduos para com os territórios que lhes pertencem.

Com isso, tomam-se, como atores político-territoriais, independentemente de suas classificações, os sujeitos que exercem ações e utilizam o território. A interação entre esses atores é de grande importância para a construção e a gestão do território. Suas ações e decisões moldam as dinâmicas territoriais, sendo fundamentais para compreender as relações de poder, a governança e os conflitos que podem surgir em um determinado contexto territorial.

MATERIAIS E MÉTODOS

Um primeiro momento foi dedicado à revisão da bibliografia com a definição de autores e conceitos. Na sequência, o trabalho de campo envolveu visitas aos municípios abrangidos pela pesquisa, nas quais foram realizadas oito entrevistas.

Uma vez que a pesquisa empírica havia sido finalizada, os próximos passos consistiram nas seguintes etapas: I. transcrição das entrevistas e análise dos dados neles contidos; II. sistematização e interpretação dos dados coletados; e III. produção do organograma com os atores mapeados e separados nas respectivas escalas de poder e gestão e indicação das relações existentes entre eles. Para a classificação dos atores, adotaram-se três categorias: Estado, Sociedade Civil e atores privados do mercado. Em relação às escalas, adotaram-se como escala local os municípios de Erechim, Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos; como escala regional, o estado do Rio Grande do Sul; e como escala nacional, o Brasil, a fim de evidenciar a multiescalaridade dos usos políticos do território.

O FIM DO ESTADO DESENVOLVIMENTISTA BRASILEIRO E O PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO (PND)

O Estado Desenvolvimentista desempenhou papel decisivo no crescimento do país, iniciado nos anos 1930, e na industrialização acelerada, a partir dos anos 1950. A máxima potência do Estado Desenvolvimentista foi alcançada com o regime autoritário instalado em 1964 sob a liderança tecnocrático-militar. Assim, na década de 1970, os governos militares investiram fortemente nas rodovias, relegando o sistema ferroviário a segundo plano. Começou, então, o processo de sucateamento das ferrovias e uma crise que se agravou no período democrático (Faccio, 2012).

O período conhecido como a “década perdida”, nos anos 1980, marcou a crise do projeto desenvolvimentista. O Estado havia assumido a modernização conservadora a tal ponto que a crise se manifestou em seu próprio cerne. A crise financeira foi de um Estado que se tornou empresário e o principal financiador de sua economia (Becker, 1991). Não se tratou, portanto, de uma simples crise orçamentária ou de um desequilíbrio financeiro do governo, mas sim de uma crise geral de

financiamento, provocada, em última instância, pelos passivos acumulados decorrentes de um endividamento externo.

Nos anos 1980, viveu-se o esgotamento da estratégia desenvolvimentista de cunho autoritário e excludente (Fiori, 1990), com a fragilização do Estado, numa tentativa de reduzi-lo. O Estado foi sendo desmontado e, como um dos resultados, observou-se a deterioração da qualidade dos serviços públicos, dando origem a conflitos entre os estados e a União na disputa por recursos.

Nesse contexto, demandava-se uma organização social flexível e aberta à internacionalização. Assim, com o governo Collor, instalou-se no Brasil o neoliberalismo da agenda do Consenso de Washington. Essa política incluía, como componentes centrais, a desburocratização, a privatização e a descentralização. Segundo Santos (1994, p. 18), “a versão política dessa globalização perversa é a democracia de mercado. O neoliberalismo é o outro braço dessa globalização perversa”.

Com a política neoliberal em curso, iniciou-se, na década de 1990, a reforma do Estado brasileiro. O governo passou a reorganizar o território para atender a uma nova lógica estratégica. Em consequência, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) entrou em crise que levaria ao seu sucateamento, devido à falta de investimentos do Governo Federal. Esse fato favoreceu o início das privatizações no setor ferroviário (Faccio, 2012).

A RFFSA foi o primeiro setor do serviço público a ser incluído no Programa Nacional de Desestatização, em 1992. No entanto, o processo só se concretizou efetivamente a partir das novas leis de concessão de serviços públicos. Em 1997, a Malha Sul foi leiloada à América Latina Logística (ALL), na época denominada Ferrovias Sul Atlântico S.A. O atrativo da Malha Sul consistia no acesso ao Mercosul, e o governo esperava, com isso, uma melhora na qualidade dos serviços, da infraestrutura e dos investimentos diretos externos no setor.

Logo que a empresa Ferrovias Sul Atlântico passou a operar a Malha Sul, em 1997, diversos pontos das estradas de ferro considerados sem viabilidade econômica tiveram seu funcionamento interrompido, dentre eles, o trecho Passo Fundo - Marcelino Ramos, que permanece inativo e sem perspectivas de reativação até os dias atuais. Em 1999, a Ferrovias Sul Atlântico foi renomeada para América Latina Logística S.A. (ALL). Por fim, em 2015, a Rumo Logística absorveu a ALL em um processo de troca de ações e, atualmente, detém concessões de ferrovias em diferentes estados brasileiros, incluindo o Rio Grande do Sul.

OS ATORES IMPLICADOS NAS MUDANÇAS DE USOS POLÍTICOS NO TERRITÓRIO NORTE DO RIO GRANDE DO SUL

O desenvolvimento dos municípios de Marcelino Ramos, Viadutos, Gaurama e Erechim esteve diretamente relacionado à ferrovia. É a partir dessa linha que começaram a se formar novos povoados na região, abrindo-se as portas para a colonização com base na pequena propriedade, como se pode ver na Figura 2.

Figura 2 - Povoado Erechim, sede da Colônia Erechim em 1912, hoje cidade de Getúlio Vargas



Fonte: Rio Grande do Sul, 1915.

Quando a linha férrea Passo Fundo - Marcelino Ramos foi desativada em 1997, notou-se resistência por parte da população que, por anos, reivindicou a retomada das atividades ferroviárias na região. Dentre as justificativas, as lideranças locais recorreram às cláusulas do contrato assinado em 1997 pela Ferrovia Sul Atlântico S.A. (posteriormente, ALL). Conforme a Cláusula Nona deste contrato, que trata das Obrigações da Concessionária e que atualmente segue em vigência – uma vez que o prazo de concessão é de 30 anos –, é obrigação da empresa, dentre outras coisas, manter as vias conservadas e em condições de funcionamento.

Entretanto, a retomada das atividades ferroviárias não tem ocorrido no trecho Passo Fundo -

Marcelino Ramos e é bastante improvável que ocorra no futuro. O que se observou, após anos de resistência das organizações dos moradores, foi a realização de ações para transformar esses espaços em estado de degradação e conferir-lhes novos significados, agora voltados ao turismo, à cultura e ao lazer, de modo a impedir que a história se perdesse no tempo. Essas ações são protagonizadas, em especial, pelos novos atores político-territoriais (Rosière, 2021) pertencentes à sociedade civil que, a partir de sua insatisfação, utilizam seu micropoder local para criar novas formas de uso do território, como colocado por Becker (1983). A seguir, apresentaremos alguns dos atores mapeados neste estudo nos municípios de estudo.

MARCELINO RAMOS

A Associação Amigos da Ferrovia de Marcelino Ramos (AAFMR) é uma organização local fundada por um grupo de amigos em cinco de maio de 2012. Trata-se de uma organização de pessoas que pertence à categoria de “novos atores” do território. O principal objetivo que norteou as ações do grupo foi resgatar e requalificar a estação ferroviária do município de Marcelino Ramos, que se encontrava em ruínas.

O ponto de partida para a requalificação da estação ferroviária de Marcelino Ramos, após a privatização e a consequente desativação do trecho ferroviário, foi dado pela sociedade civil. A AAFMR foi fundada a partir do interesse mútuo de algumas pessoas que assumiram a liderança, com o intuito de se fortalecer enquanto grupo, dando voz à população que se encontrava descontente com a situação dos equipamentos ferroviários, bem como possibilitando o desenvolvimento de ações e estratégias mais eficazes.

Em 2015, o município de Marcelino Ramos, por meio de parceria com a AAFMR, recebeu do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) a cessão de uso do prédio da estação ferroviária. O termo outorga ao município o direito de uso gratuito do prédio por 20 anos, para a implantação do museu e a biblioteca pública municipais neste espaço. A partir desse termo, o município passou a ser responsável por manter e proteger o edifício (ver Figura 3).

Figura 3 - Estação ferroviária de Marcelino Ramos após reformas



Fonte: Acervo AAFMR, 2023.

Ainda em 2015, a AAFMR foi declarada de utilidade pública pela prefeitura municipal em reconhecimento aos serviços prestados à comunidade. Naquele ano, iniciaram-se efetivamente as mudanças, as obras e os trabalhos da Associação junto à estação. A AAFMR, além de receber da prefeitura o direito de administrar e cuidar do prédio, tornou-se também o órgão responsável pela arrecadação de fundos para os investimentos necessários nas obras.

Outro aspecto fundamental é a relação afetiva que as pessoas têm com a rede ferroviária. Isso nos lembra o que foi colocado por Santos (1999) ao explicar o território, relacionando o chão à identidade, ou seja, a ideia de pertencer a um determinado lugar. A partir da pesquisa empírica, ficou evidente que há um interesse comum em resgatar esses espaços e atribuir a eles novos significados, para garantir que essa relação e essa sensação de pertencimento não se percam.

Rosière (2021) ressaltou ainda que os atores são animados pelas representações territoriais, e são elas que explicam boa parte de seu comportamento. Os atores locais foram motivados a fundar a AAFMR ao se sentirem representados pela ferrovia. Com isso, trouxeram à tona a relevância do período ferroviário para os municípios por onde passava o trem. Há uma estreita relação entre a população e a malha ferroviária que faz parte da identidade e do imaginário das pessoas, tornando o território único. O período ferroviário para essa população representa não apenas um tempo passado, mas também uma série de memórias, relações, lutas e conquistas que desencadeiam o desejo de resgatar e preservar esse cenário, mesmo após o encerramento de suas atividades, como mostra este

depoimento.

Meu pai foi telegrafista, nos mudamos pra cá em 1965, eu tinha 4 anos, [...] a gente tem a vivência da ferrovia no sangue da família, e a gente se engajou nisso em homenagem à memória ferroviária e ao nosso pai né [...]. Ele foi agente de estação aqui em Marcelino, daí ele foi promovido e nós fomos para Erechim [...]. Um dia meu irmão veio passear aqui em Marcelino e ficou desesperado [...] a indignação, a tristeza de ver tudo aquilo que a gente sempre cuidou tanto com carinho quando a gente morava, e a história sendo perdida. O prédio estava todo invadido por drogados, por prostituição, por tudo que tu imaginar [...] e foi isso que motivou a criação da AAFMR, e a AAFMR que é a entidade responsável pela recuperação do prédio, desde 2012 pra cá na verdade, mas efetivamente desde 2015 (Entrevista AAFMR).

Por muito tempo, o que auxiliou a AAFMR a avançar alguns passos nas reformas do edifício da estação, foi justamente o interesse e auxílio da população por meio de pequenas doações e do trabalho voluntário oferecido. Ainda não havia contrapartida de outros órgãos para dar suporte financeiro à causa.

Do ponto de vista financeiro, observou-se uma luta diária para arrecadar fundos suficientes para cada projeto. Muito embora os recursos escassos dificultem e atrasem a concretização das obras, a AAFMR demonstrou grande interesse e desejo na execução de novos projetos no espaço, já que apenas uma parte do prédio estava em uso quando esta pesquisa foi realizada. A outra parte só pode ser utilizada após a troca do telhado.

Hoje, a AAFMR também cobra uma pequena taxa sobre os ingressos vendidos para o passeio do Trem das Termas, que liga os municípios de Piratuba/SC a Marcelino Ramos/RS, ao longo do rio Uruguai. O passeio turístico, idealizado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF Regional Sul), funciona desde 2003, tem um número crescente de turistas para o município, como demonstra o depoimento a seguir (ver figuras 04 e 05).

Desde 2003, quando nós efetivamos a questão do trem turístico, nós vimos já um crescimento de turistas no espaço ferroviário. Porém, nos últimos anos que a gente conseguiu de fato viabilizar o embelezamento da ferrovia. Fizemos então uma grande parceria com a Associação Amigos da Ferrovia para buscar recursos da sociedade e aportar recursos pelo próprio município através de termos de fomento e nós conseguimos fazer alguma restauração, alguma troca de telhado e mais recentemente fizemos a inauguração da pavimentação do parque ferroviário com paver, ligando o trecho da cidade até a ponte ferroviária, passando pela estação. Também efetivamos a iluminação dessa orla pra deixar o espaço mais bonito, então é perceptível a valorização do espaço ferroviário que nós estamos fazendo, e isso atrai turistas, gera receita, gera emprego, as pessoas estão indo lá e querendo cada vez mais vender os seus produtos, artesanatos, enfim, fazendo que o comércio também se desenvolva ali, o próprio trem turístico, fortaleça o trem turístico (Entrevista Gabinete de Administração de Marcelino Ramos).

Figuras 4 e 5 - Turismo no Trem das Termas em Marcelino Ramos.



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Por fim, outro aspecto relevante é que, em 1999, a Prefeitura Municipal de Marcelino Ramos declarou a estação férrea e o girador de volgimento de locomotivas monumentos históricos do município, com a denominação “Estação Histórica”. Apesar dessa declaração, naquele momento, não houve qualquer interferência do poder público na preservação ou na manutenção das características desses equipamentos. A maneira como o prédio da estação ferroviária foi encontrado pelos fundadores da AAFMR em 2012 indica que essa lei não teve efeito protetivo sobre esse patrimônio, permitindo que ficasse abandonado à ação do tempo e em estado de degradação.

O Girador de Marcelino Ramos (Figura 6), por sua vez, foi construído há mais de dez décadas, e é um dos poucos exemplares ainda existentes na América Latina. Sua raridade torna ainda mais relevante a preservação. Trata-se de um dispositivo utilizado para girar, ou seja, mudar o sentido de uma locomotiva ou de material rodante. São construídos apenas em casos específicos em que os pátios ferroviários normalmente não dispõem de espaço suficiente para manobras, o que impossibilita a formação de um triângulo.

Figura 6 - Girador de volvimento de locomotivas



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

VIADUTOS

De maneira bastante semelhante à AAFMR de Marcelino Ramos, em 2020 foi fundada a Associação Amigos da Estação Ferroviária de Viadutos RS, outro exemplo de “novos atores” (Rosière, 2021). Inspirada pela AAFMR e pelo município de Gaurama, que serão abordados na sequência, a Associação Amigos da Estação vem desenvolvendo um trabalho de restauro no prédio onde funcionava a antiga estação ferroviária do município.

Nota-se, novamente, a relevante relação entre os moradores e a rede ferroviária, que impulsiona os atores locais a agir em prol da ressignificação dos espaços ferroviários. Esta relação deu origem a mais um grupo de liderança que passou a se organizar, a aportar recursos e mão de obra para resgatar esse patrimônio e devolvê-lo à população, preservando a memória coletiva e a história do município (ver Figura 7). As pretensões desta associação vão ao encontro dos objetivos que se viam nos exemplos anteriores: transformar a estação em um espaço que abrigue a história da ferrovia e seja aberto ao público.

Figura 7 - Estação ferroviária de Viadutos após requalificação



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

No tocante ao aporte de recursos, também é possível perceber semelhanças entre os casos de Marcelino Ramos e de Viadutos. Embora esteja com menos tempo em atividade, denota-se um protagonismo da sociedade civil tanto no que diz respeito à disponibilidade de mão de obra, quanto aos recursos financeiros. Dito isso, a participação da Prefeitura Municipal reconfigura-se como importante aliada na luta pela recuperação do patrimônio, ainda que em serviços mais pontuais.

Mais uma vez, a união entre Estado e sociedade civil fez acontecer mudanças que se refletem diretamente nas transformações dos usos políticos do território. Cada uma das partes trabalha de maneira distinta, porém fundamental, conforme colocado por Bobbio (1987), que afirma que sociedade e Estado atuam como dois momentos necessários, separados, mas contíguos.

GAURAMA

Diferentemente dos casos tratados anteriormente, Gaurama teve a iniciativa do poder público municipal desde o início dos projetos e das mudanças de uso da ferrovia local. O prédio da antiga estação ferroviária do município abriga o Museu Municipal Irmã Celina Schardong desde 2006. Conforme entrevista realizada com a Secretaria de Educação, Cultura, Desporto e Turismo, apesar de

já abrigar o Museu há anos, em 2012 o espaço necessitava de restauro e de reformas.

Embora as ações tenham sido movidas principalmente pelo poder público, esbarra-se sempre em sérios desafios, sobretudo no que diz respeito ao aporte de recursos para os investimentos necessários na estrutura do prédio. Neste caso, também começaram a surgir outros atores. Diferentemente dos casos anteriores, não se consolidaram associações de moradores, mas encontraram auxílio de instituições já existentes, como a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Fronteira Sul – UFFS, Campus Erechim.

A faculdade ofereceu suporte ao projeto luminotécnico e reforçou a necessidade de aplicação de recursos por parte do poder municipal. Estes recursos foram destinados a viabilizar o início das obras de restauro de paredes, aberturas e paisagismo do entorno, de placas antigas, luminárias e peças do acervo, como o relógio da antiga estação, e de pintura interna e externa, entre outros.

Além de abrigar o museu, a estação ainda oferece outros usos como sala de reuniões, espaço para aulas acadêmicas e para alunos do ensino básico, visitas de famílias e, concomitante a isso, sedia o setor cultural que planeja e organiza eventos e atividades culturais, “ou seja, além do uso do espaço físico, a política cultural também é planejada aqui” (entrevista Secretaria de Educação, Cultura, Desporto e Turismo de Gaurama, 2023)

Figuras 8 e 9 - Estação ferroviária de Gaurama após reformas



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Como ponto de interesse, o Museu ainda dispõe de uma rota de trilha com saída do Museu Municipal em direção às pontes férreas (Figura 10). No percurso, os trilhos atravessam alguns “paredões de pedra” — ou, na linguagem ferroviária, “cortes” —, necessários para facilitar a passagem, vencendo aclives e declives do terreno.

Figura 10 - Percurso da ferrovia de Gaurama



Fonte: Trabalho de campo, 2023

Muito embora a rota seja minimamente mantida pelo poder público municipal para permitir a caminhada, o trajeto em si é de domínio privado, o que acaba travando o município no que diz respeito a novos investimentos na área. Em contrapartida, a empresa não cumpre seus deveres perante a malha sob sua responsabilidade.

ERECHIM

No município de Erechim, assim como em Gaurama, o poder público municipal conduziu projetos desde o início da privatização. Os objetivos deste espaço abrangem não só o prédio da antiga estação ferroviária, mas também um complexo maior que abriga diversas atividades voltadas à população.

Entretanto, há aqui um exemplo que se distingue dos demais no que diz respeito à concretização dos planos da Prefeitura Municipal. O município possui um termo de cedência de uso do prédio da estação ferroviária onde hoje é cedido para um grupo folclórico local que faz seu uso. Possui também outro termo de cedência, paralelo a este, de um espaço próximo ao corpo do prédio onde foi construído o terminal de ônibus, atualmente em funcionamento.

De todos os casos estudados, o de Erechim talvez seja o de maior complexidade.

Diferentemente de Marcelino Ramos, Viadutos e Gaurama, a Prefeitura Municipal de Erechim também precisa lidar com as ocupações que se formaram nessa área, o que torna a situação mais delicada. Os desafios enfrentados pelo município se repetem em muitos outros casos no estado e no país.

Apesar de haver projetos e o próprio desejo por parte da Prefeitura Municipal de utilizar e qualificar esse espaço para uso da população, há uma série de entraves envolvendo diferentes atores. O projeto desenvolvido pelo município envolve a utilização de toda a área, estabelecendo ligação com o mercado público e a feira do produtor, que já existe próxima a esse espaço. O principal desafio reside em alcançar consenso entre todos os órgãos ou atores envolvidos e responsáveis por esses espaços. Quaisquer alterações feitas no corpo do prédio devem ser comunicadas ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN; a parte posterior da estação, onde passam os trilhos, é hoje de responsabilidade da empresa Rumo Logística; enquanto a parte frontal, o pátio onde há ligação com a rua e onde se encontram as ocupações de moradores, pertence ao DNIT.

Figura 11 - Parte posterior da estação férrea de Erechim



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Erechim é um exemplo que se repete em muitos outros municípios do estado e do próprio país. Com a desativação de tantos ramais ferroviários, esses trechos passaram a servir de abrigo para uma população que luta diariamente pelo direito à moradia. Por sua vez, o município fica sem muitas opções e o patrimônio se degrada ano após ano. A dificuldade de alcançar acordos razoáveis entre os diferentes atores, em suas múltiplas escalas, problematiza ainda mais a questão e nos leva a refletir novamente sobre a divergência de interesses e a falta de cumprimento das obrigações legais que cada

órgão possui em relação à ferrovia.

Movidas, ora pela sociedade civil organizada, ora pelo poder público ou privado, as transformações nos usos do território tornam-se evidentes, ao passo que a iniciativa privada assume a administração das ferrovias e apresenta novas propostas, baseadas principalmente nos interesses financeiros da concessionária. Marcelino Ramos e Viadutos apresentam dois grupos sociais exclusivamente organizados a partir dessas contradições, com o intuito de promover mudanças na rede ferroviária desativada. Essas forças sociais provocam a conquista do poder político, e o Estado é chamado a responder, como defendido por Bobbio (1987).

Em Gaurama e Erechim, a iniciativa parte do poder público municipal, ainda que na escala local. Os atores locais são os mais interessados em promover novas formas de uso do território, uma vez que sofrem diretamente as consequências das decisões tomadas pelo Estado, neste caso, a privatização das ferrovias. Assim, observa-se o surgimento de novos usos políticos no território, nos quais as ações propulsoras de mudanças vêm de diferentes direções ou escalas.

OS ATORES POLÍTICO-TERRITORIAIS E SUAS RELAÇÕES MULTIESCALARES

No Quadro 1, apresenta-se uma relação qualitativa dos atores identificados nominalmente e classificados em suas respectivas escalas de poder: nacional, regional e local. Além das escalas, estão também separados nas categorias de atores relativos ao Estado, à sociedade civil e ao mercado privado. No total, 15 atores foram mapeados, sendo sete agrupados na escala local, quatro classificados na escala regional e os outros quatro na escala nacional.

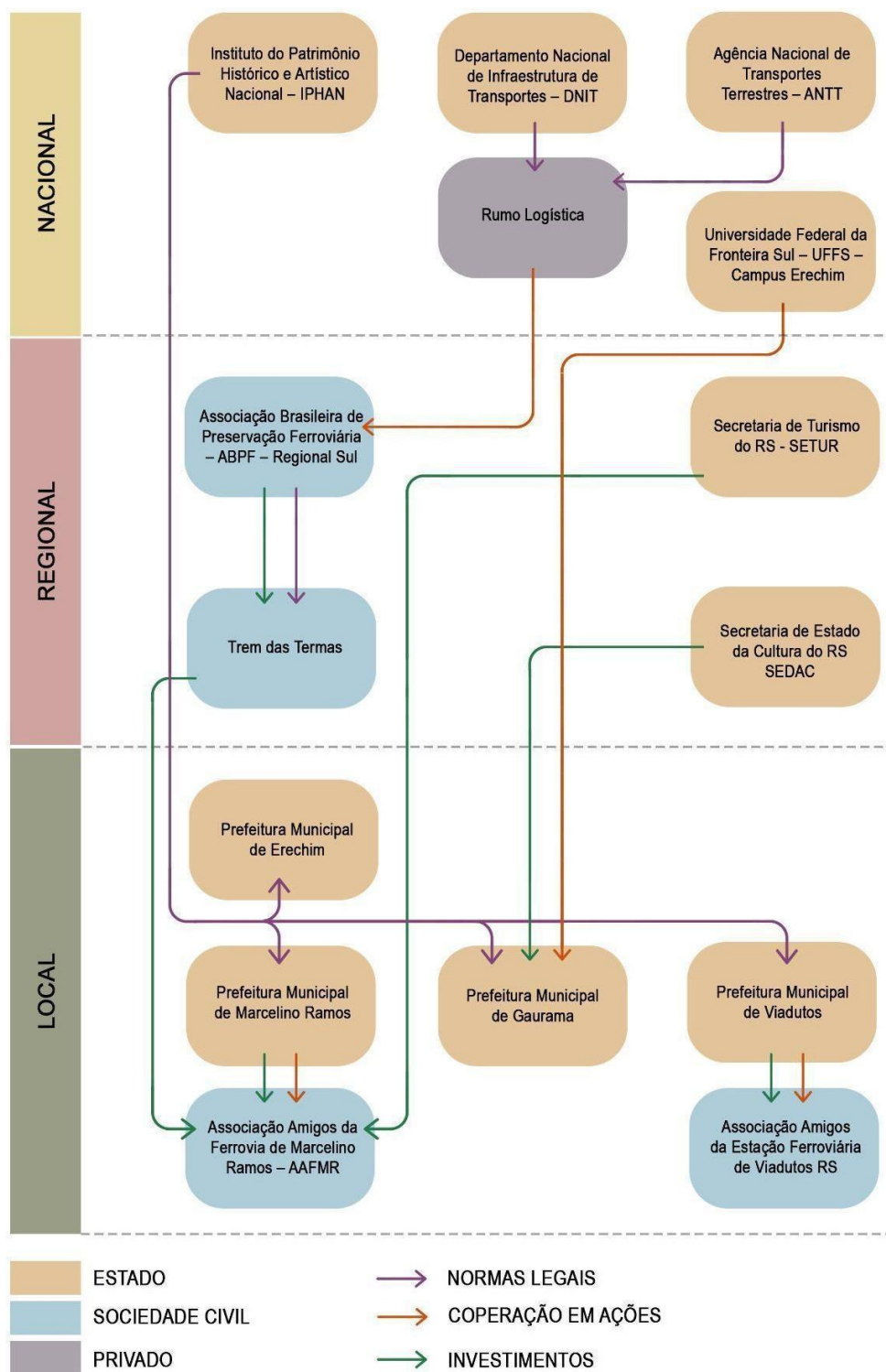
Quadro 1 - Relação dos atores mapeados por escala de poder.

CLASSIFICAÇÃO DOS ATORES POLÍTICO-TERRITORIAIS	
ESCALA LOCAL	ESTADO
	Prefeitura Municipal de Marcelino Ramos
	Prefeitura Municipal de Viadutos
	Prefeitura Municipal de Gaurama
	Prefeitura Municipal de Erechim
	SOCIEDADE CIVIL
	Associação Amigos da Ferrovia de Marcelino Ramos – AAFMR
	Associação Amigos da Estação Ferroviária de Viadutos RS
	PRIVADO
-	
ESCALA REGIONAL	ESTADO
	Secretaria de Turismo do RS - SETUR
	Secretaria de Estado da Cultura do RS - SEDAC
	SOCIEDADE CIVIL
	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF – Regional Sul
	Trem das Termas
	PRIVADO
-	
ESCALA NACIONAL	ESTADO
	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
	Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
	Universidade Federal da Fronteira Sul – UFFS – Campus Erechim
	SOCIEDADE CIVIL
	-
	PRIVADO
Rumo Logística	

Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Na sequência, apresenta-se o conjunto de atores em um organograma (Figura 12), no qual se visualiza a maneira como se relacionam entre si e com as escalas.

Figura 12. Organograma dos atores político-territoriais e suas relações

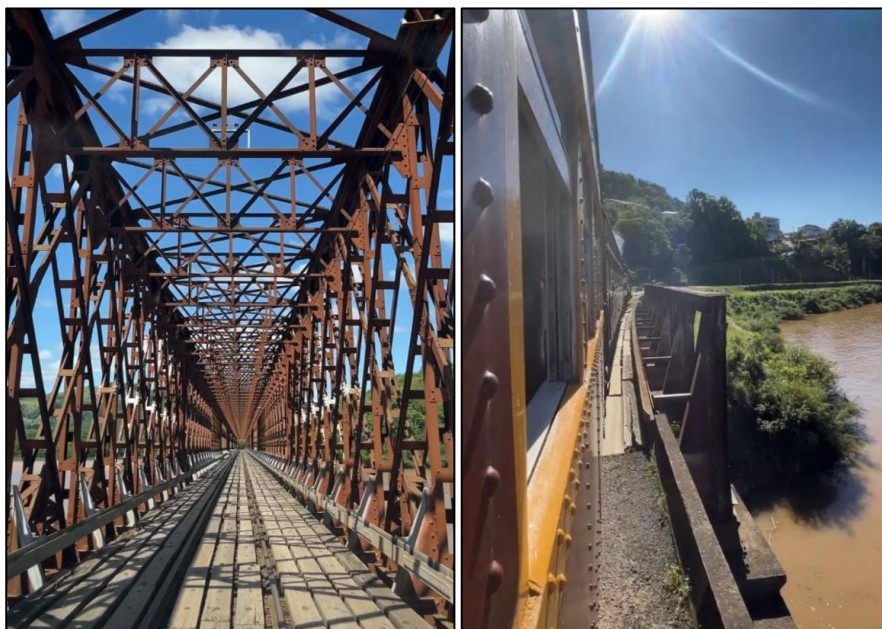


Fonte: Trabalho de campo em 2023; elaborado em 2024

O organograma acima permite fazer algumas interpretações a respeito das relações entre os atores mapeados. De imediato, podemos analisar que a empresa Rumo, apesar de legalmente possuir

compromisso com os quatro municípios em questão, sendo a concessionária atualmente responsável pela rede ferroviária local, não tem mantido relação com eles, seja por meio de ações pontuais ou de investimentos na manutenção das vias. As únicas ligações diagnosticadas nas entrevistas referem-se a colaborações com a ABPF, por meio da doação de materiais para melhorias nas estradas de ferro operadas pela Associação. Também há um aporte de recursos para a melhoria do assoalho da ponte rodoferroviária de Marcelino Ramos (Figuras 13 e 14), feito por força de questão judicial, ou seja, não de forma espontânea. Vale lembrar que, apesar das melhorias do assoalho feitas em 2021, a ponte é acessível somente para veículos pequenos e o Trem das Termas, permanecendo imprópria para a livre circulação.

Figuras 13 e 14 - Estado de conservação da ponte rodoferroviária de Marcelino Ramos



Fonte: Trabalho de campo, 2023.

Ainda na escala nacional, é importante observar também que há normativas vindas tanto do DNIT quanto da ANTT para fiscalizar as atividades desenvolvidas pela empresa privada, entretanto, aparentemente, elas não surtem efeitos práticos. Na mesma linha, o IPHAN mantém uma ligação direta com os municípios por meio das normativas de proteção do patrimônio ferroviário. Todos os municípios respondem ao Instituto em qualquer projeto de alteração ou reforma que se proponham a realizar nos bens móveis e imóveis da ferrovia. Não parece haver nenhuma indisposição por parte dos municípios em respeitar essas normativas. Todavia, o que parece haver é uma falta de monitoramento, fiscalização ou até mesmo de incentivo por parte do órgão para garantir que os municípios façam os

devidos reparos e reformas, promovendo a preservação e a difusão da memória ferroviária, conforme previsto na Lei 11.483, de 2007. Isso se observa na situação de abandono a que chegaram os prédios das estações ora em análise, além de inúmeros prédios de estações em todo o país, em situação decadente, muitos deles em ruínas, sem possibilidade de restauração.

Enquanto as responsabilidades sobre a ferrovia são transferidas ao setor privado, surgem novos movimentos sociais organizados, o que possibilita outras formas de uso do território. Há, entretanto, a dificuldade enfrentada pelos novos atores em chegar a um consenso com os atores da escala nacional. As relações mostradas na Figura 12 são muito mais fluidas e frequentes em escala local. O impasse para conseguir acordos e até mesmo estabelecer comunicação com esses órgãos é exaustivo e interfere diretamente na tomada de decisões e no “tirar projetos do papel”.

Assim, a escala regional pode ser compreendida como uma escala mediadora entre os interesses nacionais e os locais. Com as mudanças ocorridas na rede ferroviária, esses espaços passaram a desempenhar um papel de importância não mais para o transporte em si, mas para o turismo, a cultura e o lazer. As secretarias de cultura e turismo, por exemplo, representam o Estado como órgão financiador de novos usos políticos do território, conectam-se com os atores locais através da promoção de programas e projetos voltados para o incentivo cultural e turístico no estado.

A ABPF, por outro lado, mostra a força da sociedade civil como uma nova fonte de poder. A associação passa a existir a partir de um objetivo comum entre cidadãos: a preservação do patrimônio ferroviário brasileiro. Mas aqui nos importa observar também que as ações realizadas pela ABPF não somente têm efeito de preservação do patrimônio, mas também de transformação de rotas ferroviárias antes responsáveis por transportar cargas e pessoas, em rotas turísticas que geram novas experiências, despertam ou diversificam o turismo local e movimentam a economia.

O Trem das Termas, idealizado pela ABPF, tornou-se um novo atrativo turístico para o município de Marcelino Ramos, conhecido principalmente por suas termas. Os passeios também geram renda para a AAFMR, que investe em melhorias na estação férrea e em seu entorno. A Prefeitura Municipal, por sua vez, se une à causa e busca maneiras de captar recursos financeiros e mão de obra, e de direcionar ações para promover ainda mais os espaços culturais. Com isso, a Prefeitura leva entretenimento à população, proporcionando espaços para o comércio local e atraindo cada vez mais turistas para conhecer a cidade e seus atrativos. E nessa reflexão, observa-se a maneira como as escalas começam a se cruzar e, como os diferentes atores atuam, relacionam-se e se colocam como novas manifestações de poder e gestão do território.

O município de Marcelino Ramos destaca-se pelo número de relações estabelecidas com os

demais atores e escalas. Isso se deve ao fato de que, atualmente, o município concentra uma maior diversidade de usos vinculados à antiga ferrovia. Além de todo o complexo da própria estação férrea e de seus atrativos, há também os passeios de trem turístico, que contribuem enormemente para a diversificação do turismo e das atividades. A forte presença de um grupo social organizado que coordena e direciona diversos projetos confere ainda mais variedade às conexões.

O município de Gaurama, apesar de não possuir passeios de trem, também mantém diferentes relações e conta com uma infraestrutura preservada, fruto de trabalhos que vêm sendo desenvolvidos há anos principalmente pelo poder público municipal, oferecendo à população espaço de museu, cultura e salas multiuso.

O município de Viadutos, que mais recentemente iniciou o processo de restauro da antiga estação, vem se fortalecendo rapidamente por meio de um grupo social que tomou a frente para alcançar múltiplos objetivos. A presença deste grupo não apenas fortalece as relações multiescalares, como também viabiliza a transformação dos usos desse território.

Por sua vez, o município de Erechim enfrenta problemas mais sérios no que diz respeito às relações que mantém com os demais atores. As dificuldades impostas pelos atores em escala nacional inviabilizam certas ações locais e enfraquecem as possibilidades de manifestações locais. A despeito disso, novas formas de utilização desses espaços são encontradas ali também, e uma série de projetos planejados. Note-se que os quatro casos aqui tratados possuem realidades e relações distintas, mas ainda assim conectadas, como se fizessem parte de algo maior, no qual ambos compartilham o mesmo anseio de proteger um patrimônio histórico e cultural.

Por fim, o Estado representa o primeiro ator responsável pelas transformações dos usos políticos do território e segue exercendo seu poder distribuído por meio de diferentes órgãos e escalas. Entretanto, o organograma da Figura 12 demonstra que, com o processo de privatização, uma concentração importante de poder está nas mãos da empresa privada e dos novos atores da sociedade civil, enquanto o Estado se manifesta como intermediário dos interesses. Mais do que isso, os novos atores fazem-se muito presentes, principalmente na escala local, e ali se destacam em número e em ações e relações entre si e entre escalas, e, por isso, vêm protagonizando as transformações do território em resposta às mudanças impostas pelas políticas ao longo dos últimos anos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pode-se afirmar que os atores, principalmente da sociedade civil, em interação com as demais escalas de poder e gestão, vêm atuando em seus territórios por meio da implementação de ações e projetos que promovem gradualmente as transformações nos usos políticos do território. Essas

alterações, ainda que realizadas pontualmente, estão conectadas e inseridas em um contexto mais amplo, relacionado às origens e ao desenvolvimento de toda uma região.

Durante a pesquisa empírica, foi possível ainda detectar a conexão existente entre os municípios em que as ações de um inspiram, em alguma medida, as ações do outro. Por compartilharem a mesma história, possuem raízes ligadas aos seus moradores e às memórias que os constituíram como coletividade. Ao passo que a linha férrea ia avançando na Colônia Erechim, trazia com ela trabalhadores, imigrantes, formavam-se novos povoados e por ela transportava-se a chave que abriria as portas para o desenvolvimento e diversificação de toda a região. Assim, os municípios conectam-se não apenas por um trilho de trem, mas também por compartilharem a mesma territorialidade.

Uma vez alcançado este entendimento mais geral, é muito importante relacionar as principais “extrações” à conjuntura que envolve a necessidade de um sistema logístico e suas relações com os mercados globais, já que a região é produtora e exportadora de soja e de proteína animal. Mudanças na legislação vêm criando políticas específicas de incentivo e reconstrução, demonstrando a importância que esse setor ainda representa para o país e a necessidade de novos investimentos. O Novo PAC, criado pelo Governo Federal em 2023, prevê investimentos de R\$ 94,2 bilhões no setor ferroviário até 2026. Neste mesmo ano, criou-se a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário (SNTF), com o objetivo de atrair investimentos privados e impulsionar a indústria e a operação do setor. Tudo isso reafirma a relevância dessas discussões e indica que ainda há muito a ser debatido sobre o tema no futuro.

Por outro lado, a infraestrutura tradicional, transformada em serviços turísticos e de conservação da memória¹, seguirá sendo aprimorada para tornar a antiga região do trecho ferroviário Passo Fundo – Marcelino Ramos um atrativo, pois os trens antigos e seus passeios, bem como seus museus, transformaram-se em ativos territoriais (isto é, recursos históricos com memórias preservadas, que potencializam os atrativos turísticos para o turismo e o comércio). Com isso, estes novos atores político-territoriais têm demonstrado agir no sentido de construir estes ativos territoriais de pertencimento e valorização da geo-história regional, ou seja, eles são responsáveis, em boa medida, pelas mudanças de uso político do território no que diz respeito à infraestrutura tradicional de circulação.

Tudo o que se expôs acima abre margem para novas investigações que possam exprimir maior detalhe dos resultados advindos destas alterações de usos. Não seria exagero afirmar que, talvez, com

¹ Vídeo disponível no YouTube através do link: <https://www.youtube.com/watch?v=p6J6JCTcEeU>

a região se consolidando com o turismo ferroviário, novos municípios iniciem ações e até mesmo outras formas de atividades turísticas, trazendo números que expressam a relevância dessas atividades para comércio, educação e cultura.

Por fim, resta concluir que todos os objetivos, estratégias e ações desempenhados por esses atores estão ancorados a toda a região que cresceu e se desenvolveu, coordenada pelo traçado da ferrovia, pelos apitos e pelo resfolegar da Maria Fumaça, pelos horários dos trens, pela chegada e partida de pessoas e de mercadorias, da agricultura e do comércio. Este grande conjunto vai além dos limites municipais, pois diz respeito à territorialidade de toda a região.

REFERÊNCIAS

BECKER, B. K. O uso político do território: questões a partir de uma visão do Terceiro Mundo. In: BECKER, B.; COSTA, R.; SILVEIRA, C. B. (Orgs.). **Abordagens Políticas da Espacialidade**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983.

BECKER, B. K. Modernidade e gestão do território no Brasil: da integração nacional à integração competitiva. **Espaços e Debates**. São Paulo: n. 32, p. 47-56, 1991.

BOBBIO, N. **Estado, governo e sociedade**: Para uma teoria geral da política. Tradução: Marco Aurélio Nogueira. 14. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

FACCIO, A. J. **Infraestrutura ferroviária e privatização: o caso do ramal Passo Fundo – Marcelino Ramos da região do Alto Uruguai/RS**. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

FIORI, J. L. **Para repensar o papel do Estado sem ser um neoliberal**. Rio de Janeiro: UFRJ/IEI, 1990.

PIAZZA, J. **Transformações dos usos políticos do território**. Atores político-territoriais e a rede ferroviária do norte rio-grandense no trecho Erechim - Marcelino Ramos. 2023. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2023. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/289576/001215158.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 30 maio 2025.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RIO GRANDE DO SUL. **Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Exmo. Sr. General Salvador Ayres Pinheiro Machado Vice-Presidente em exercício do Rio Grande do Sul pela Secretaria de Estado, Engenheiro João José Pereira Parobé**. Porto Alegre, 31 de agosto de 1915.

ROSIÈRE, S. **Géographie politique et géopolitique**. Une grammaire de l'espace politique. 3^e. édition mise à jour. Paris: Ellipses, 2021.

RÜCKERT, A. A. **Reforma do Estado e Tendências de Reestruturação Territorial: Cenários Contemporâneos do Rio Grande do Sul**. 2001. Tese (Doutorado em Geografia Humana). FFLCH – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

RÜCKERT, A. A. A estrutura territorial do Estado do Rio Grande do Sul. Gênese e construção. **Boletim Gaúcho de Geografia**, n. 29: p. 25–42, jan., 2003.

SANTOS, M. *et al.* **Território, Globalização e Fragmentação**. São Paulo: Hucitec, ANPUR, 1994.

SANTOS, M. O Dinheiro e o Território. **GEOgraphia**, Ano. 1, n. 1, 1999.