

## **ESTRADA DE FERRO 491 E A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM: UMA ANÁLISE HISTÓRICO-AMBIENTAL DA FERROVIA DO TRIGO NO SUL DO BRASIL**

**Cristiane Secchi Luceno**

Universidade do Vale do Taquari  
[crisecchi@universo.univates.br](mailto:crisecchi@universo.univates.br)

**Luis Fernando da Silva Laroque**

Universidade do Vale do Taquari  
[lflaroque@univates.br](mailto:lflaroque@univates.br)

### **Resumo**

A construção de ferrovias constituiu-se, historicamente, como importante vetor de transformação da paisagem e do território, ao articular projetos desenvolvimentistas, engenharia e exploração dos recursos naturais. Este artigo analisa as transformações paisagísticas associadas às obras de arte ferroviárias da Ferrovia do Trigo, oficialmente denominada Estrada de Ferro 491, construída entre as décadas de 1940 e 1980, com foco no trecho entre os municípios de Roca Sales e Guaporé, no Rio Grande do Sul. A partir de uma abordagem histórico-ambiental, busca-se compreender de que forma pontes, viadutos, túneis, cortes e aterros atuaram como agentes de modificação do relevo, dos cursos d'água e dos vales regionais. Metodologicamente, trata-se de uma pesquisa qualitativa, de caráter exploratório, fundamentada em análise documental e bibliográfica, incluindo relatórios técnicos, projetos de engenharia, cartografia histórica, iconografia e fontes jornalísticas. Os resultados indicam que essas obras promoveram reconfigurações profundas e duradouras na paisagem, evidenciando as contradições de um projeto de infraestrutura cuja funcionalidade econômica mostrou-se limitada no longo prazo. Conclui-se que, apesar da obsolescência operacional da ferrovia, suas estruturas permanecem como elementos significativos da paisagem, da memória e do patrimônio regional.

**Palavras-chave:** Paisagem; Ferrovias; História ambiental; Infraestrutura; Rio Grande do Sul.

## **RAILWAY LINE 491 AND LANDSCAPE TRANSFORMATION: A HISTORICAL-ENVIRONMENTAL ANALYSIS OF THE FERROVIA DO TRIGO IN SOUTHERN BRAZIL**

### **Abstract**

The construction of railways has historically constituted an important vector of landscape and territorial transformation, articulating developmental projects, engineering, and the exploitation of natural resources. This article analyzes the landscape transformations associated with the railway engineering works of the Ferrovia do Trigo, officially known as Railway Line 491, built between the 1940s and the 1980s, with a focus on the stretch between the municipalities of Roca Sales and Guaporé, in the state of Rio Grande do Sul, Brazil. From a historical-environmental perspective, the study seeks to understand how bridges, viaducts, tunnels, cuts, and embankments acted as agents of modification of relief, watercourses, and regional valleys. Methodologically, the research is qualitative and exploratory in nature, based on documentary and bibliographic analysis, including technical reports, engineering projects, historical cartography, iconography, and journalistic sources. The results indicate that these works promoted deep and lasting reconfigurations of the landscape, revealing the contradictions of an infrastructure project whose economic functionality proved limited

in the long term. It is concluded that, despite the operational obsolescence of the railway, its structures remain significant elements of the landscape, memory, and regional heritage.

**Keywords:** Landscape; Railways; Environmental history; Infrastructure; Rio Grande do Sul.

## **CHEMIN DE FER 491 ET TRANSFORMATION DU PAYSAGE : UNE ANALYSE HISTORICO-ENVIRONNEMENTALE DE LA FERROVIA DO TRIGO DANS LE SUD DU BRÉSIL**

### **Resumen**

La construction des chemins de fer s'est historiquement constituée comme un vecteur important de transformation du paysage et du territoire, en articulant des projets développementalistes, l'ingénierie et l'exploitation des ressources naturelles. Cet article analyse les transformations paysagères associées aux ouvrages d'art ferroviaires de la *Ferrovia do Trigo*, officiellement dénommée Chemin de fer 491, construite entre les années 1940 et 1980, en se concentrant sur le tronçon situé entre les municipalités de Roca Sales et de Guaporé, dans l'État du Rio Grande do Sul, au Brésil. À partir d'une approche historico-environnementale, l'étude cherche à comprendre de quelle manière les ponts, viaducs, tunnels, tranchées et remblais ont agi comme des agents de modification du relief, des cours d'eau et des vallées régionales. Sur le plan méthodologique, il s'agit d'une recherche qualitative à caractère exploratoire, fondée sur l'analyse documentaire et bibliographique, incluant des rapports techniques, des projets d'ingénierie, de la cartographie historique, de l'iconographie et des sources journalistiques. Les résultats indiquent que ces ouvrages ont favorisé des reconfigurations profondes et durables du paysage, mettant en évidence les contradictions d'un projet d'infrastructure dont la fonctionnalité économique s'est révélée limitée à long terme. Il est conclu que, malgré l'obsolescence opérationnelle du chemin de fer, ses structures demeurent des éléments significatifs du paysage, de la mémoire et du patrimoine régional.

**Mots-clé:** Paysage; Chemins de fer; Histoire environnementale; Infrastructure; Rio Grande do Sul.

### **Introdução**

As ferrovias desempenharam papel central nos processos de ocupação territorial e transformação da paisagem ao longo dos séculos XIX e XX, no Brasil e no mundo, atuando como instrumentos de integração econômica e de materialização de projetos desenvolvimentistas (Mantovani, 2007). Ao articular engenharia, técnica e exploração dos recursos naturais, essas infraestruturas promoveram profundas intervenções sobre o relevo, os cursos d'água e os vales, reconfigurando territórios e estabelecendo novas relações entre sociedade e natureza (Kliemann, 1977; Hardman, 1988).

No Brasil, a implantação das ferrovias ocorreu de forma desigual e fragmentada, fortemente condicionada por interesses econômicos externos e por projetos voltados ao escoamento da produção agrícola (Fausto, 2002; Ransolin, 2005; Luceno, Laroque, 2011). Essa lógica resultou na constituição de uma extensa malha ferroviária que, embora tenha

impulsionado a integração regional em determinados momentos, apresentou limitações técnicas e funcionais ao longo do tempo. No Rio Grande do Sul, a expansão ferroviária assumiu papel estratégico ao contribuir para a ocupação do território, o transporte de mercadorias e a integração de áreas de colonização, ao mesmo tempo em que produziu impactos significativos na paisagem urbana e rural (Ransolin, 1999; Ransolin, 2005; Flôres, 2005).

É nesse contexto que se insere a Ferrovia do Trigo<sup>1</sup>, oficialmente denominada Estrada de Ferro 491 (EF-491), concebida com o objetivo de conectar as zonas produtivas do centro-norte do Rio Grande do Sul ao centro do Estado, reduzindo distâncias e custos de transporte. Planejada desde as primeiras décadas do século XX, a ferrovia teve sua construção iniciada em 1949, passando por sucessivas interrupções até ser concluída em 1978, durante o período da Ditadura Civil-Militar (Secchi, 2008). O longo intervalo entre concepção e execução evidencia tanto as dificuldades técnicas e políticas do empreendimento quanto sua inserção em diferentes contextos históricos.

A Estrada de Ferro 491 (EF 491), inicialmente foi chamada de L35, foi estabelecida pelo Plano Nacional de Viação (PNV), através da Lei 4.592, de 29 de dezembro de 1964 (BRASIL, 1964). Localiza-se na porção nordeste do estado do Rio Grande do Sul, estabelecendo a ligação ferroviária entre o Vale do Taquari (centro-leste do Estado) e a região do Planalto Médio. Seu traçado inicia no município de Roca Sales<sup>2</sup>, onde se conecta ao Tronco Principal Sul da malha ferroviária brasileira, e segue em direção ao norte até Passo Fundo, atravessando áreas de relevo acidentado e importantes vales fluviais. Ao longo de aproximadamente 158 quilômetros, a ferrovia percorre municípios gaúchos como Muçum, Vespasiano Corrêa, Dois Lajeados, Guaporé, Casca e Marau. Pela Ferrovia do Trigo poderiam chegar rapidamente à capital produtos agrícolas como a soja e o trigo, o calcário e outros insumos necessários à agricultura ou à construção civil, como o cimento, por exemplo. A conexão com o Tronco Principal Sul possibilitava chegar mais rapidamente ao Porto de Rio Grande, ao entroncamento Rodo-Hidro-Ferrovário, ou seguir rumo ao centro do país.

As Figuras 01 e 02 apresentam a localização da EF-491 no contexto do Rio Grande do Sul e sua inserção na rede ferroviária regional. Importante destacar que Passo

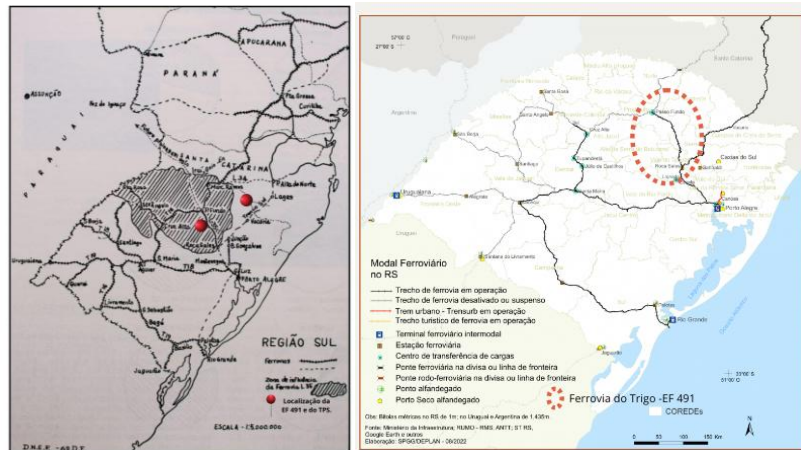
---

<sup>1</sup> O nome "Ferrovia do Trigo" deriva da expressiva produção de trigo nas regiões atendidas pela ferrovia, concebida para facilitar o transporte e o escoamento da produção agrícola do Planalto Médio do Rio Grande do Sul.

<sup>2</sup> A nomenclatura dos pontos iniciais e finais da EF 491 são descritas desta forma no Projeto Final da Ferrovia, de 1973 (Projeto de 1973, vol. I, p. 41), ou seja, o início da ligação férrea na cidade de Roca Sales (km 0) e o final a cidade de Passo Fundo (km 158).

Fundo era cidade de grande importância na conexão ferroviária nacional e, antes do Tronco Principal Sul, conectava as estradas sulistas, principalmente o Porto de Rio Grande, com a região sudeste do país pela Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande (EFSPRG). Essa ferrovia, devido as suas limitações estruturais, foi se tornando obsoleta na segunda metade do século XX.

**Figuras 01 e 02.** Malha Ferroviária Gaúcha com destaque para a localização da EF 491.



**Fonte (figura 1):** UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO. **L-35 Viabilidade Econômica.** Vol. I, Passo Fundo, 1969. Acervo físico disponível no Arquivo Regional de Passo Fundo, com adaptação da autora.

**Fonte (figura 2):** Adaptação da autora a partir do Atlas Socioeconômico do Rio Grande do Sul. Disponível em: <https://atlassocioeconomico.rs.gov.br/ferrovias>

O trecho compreendido entre os municípios de Roca Sales e Guaporé<sup>3</sup> (primeiros 80 km da ligação férrea) destaca-se pela complexidade topográfica, marcada por vales profundos, encostas íngremes e intensa rede hidrográfica. Essas condições exigiram a construção de numerosas obras de arte ferroviárias, como pontes, viadutos, túneis, cortes e aterros, que não apenas viabilizaram o traçado da ferrovia, mas atuaram como agentes de transformação da paisagem regional. A concentração dessas estruturas torna esse segmento particularmente relevante para a análise das relações entre técnica, território e ambiente.

Diante disso, este artigo busca responder à seguinte questão: de que forma as obras de arte ferroviárias da Ferrovia do Trigo atuaram como agentes de transformação da paisagem no trecho entre Roca Sales e Guaporé? O objetivo é analisar o papel das obras de

<sup>3</sup> Guaporé localiza-se na porção nordeste do estado do Rio Grande do Sul, na região da Serra Gaúcha, inserida no Planalto da Serra Geral. Situado às margens do rio Guaporé, o município encontra-se a aproximadamente 200 km de Porto Alegre e a uma altitude média de 478 metros. Desempenha um importante papel regional nas atividades industriais, comerciais e de serviços.

arte ferroviárias na reconfiguração da paisagem regional, a partir de uma perspectiva histórico-ambiental.

Metodologicamente, trata-se de uma pesquisa qualitativa, de caráter exploratório, fundamentada em pesquisa documental e bibliográfica (Fonseca, 2002; Cruz e Peixoto, 2007; Gil, 2019; Silveira e Rosa, 2023; Bacellar, 2008). Foram analisados relatórios técnicos, projetos de engenharia ferroviária, pareceres institucionais, fontes jornalísticas, além de iconografia e cartografia históricas relacionadas à implantação da EF-491. O recorte espacial justifica-se pela elevada concentração de obras de engenharia e pela complexidade geomorfológica do trecho estudado, o que permite uma análise aprofundada dos impactos paisagísticos e territoriais associados à construção da ferrovia entre as décadas de 1940 e 1980.

### **Paisagem, história ambiental e infraestrutura**

O conceito de paisagem, nesta investigação assume papel central para as análises. Conforme Felício (2021), a paisagem é resultado da relação dinâmica de elementos físicos, biológicos e antrópicos. Não é apenas algo físico/natural, mas inclui a existência humana e suas criações. A perspectiva de Santos (1996) vem ao encontro dessa afirmação. Segundo o autor, paisagem é “aquilo que a vista abarca” (1996, p. 62). Não apenas a identificação sensorial (visão, cores, movimentos, aromas, sons), mas também as capacidades, as experiências e a subjetividade que levam o observador a questionar os elementos percebidos. Sobre isso, Felício comenta:

A partir da percepção da paisagem pode-se entender as relações sociais no espaço, a formação e a atuação de uma determinada população em um território. A paisagem não se limita apenas ao material, também carrega a imaterialidade dos significados a ela empregados pelos sujeitos do espaço (Felício, 2021, p.11).

A paisagem deixa suas formas em distintos períodos, mas que coexistem com o mundo atual. No espaço, a paisagem, mesmo pretérita, ocupa novas funções, como resposta às necessidades sociais. Santos (2006) afirma que a paisagens permite suposições sobre o passado. Por isso, o trabalho do pesquisador é considerar a paisagem com vista a retomar fragmentos históricos, buscando a compreensão do momento em que ocorreu.

A paisagem é história congelada, mas participa da história viva. São as suas formas que realizam, no espaço, as funções sociais. A paisagem é testemunha da sucessão dos meios de trabalho, um resultado histórico acumulado (Santos, 2006, p.60).

Simon Schama (1996) em sua obra, *Paisagem e Memória*, indica que muitos elementos da paisagem transportam a carga da história. “Antes de poder ser um repouso para os sentidos, a paisagem é obra da mente” (1996, p. 17), composta pela subjetividade e por elementos concretos. Segundo o autor, a “natureza selvagem não demarca a si mesma, não se nomeia” (p. 17). Dessa forma, é o homem e sua cultura que dão significado ao vivido, à experiência e aos lugares.

Considerando a perspectiva de Schama (1996), é possível perceber a Ferrovia do Trigo como a materialização de uma subjetividade desenvolvimentista. E no entender de Santos (2006), podemos dizer que se congelou em formas de concreto no relevo gaúcho, criando um novo ecossistema técnico.

O conceito de paisagem pode ser entendido (principalmente a partir da década de 1970) como sistêmico ou cultural. O primeiro diz respeito “a paisagem como realidade objetiva” resultante da ação de elementos “físicos, naturais e humanos”. Sob a ótica cultural, a paisagem pode ser lida como a “maneira de ver”, de compor o mundo em uma cena. Neste sentido, a paisagem torna-se uma forma de organizar e atribuir sentido àquilo que foi apreendido pelo olhar. Conforme Cabral (2007), a paisagem como marca e matriz de uma civilização canaliza a relação dos indivíduos com o ambiente, muitas vezes propondo novos caminhos e, ao ser lida pelas percepções e experiências, converte-se em um campo de significações individuais e coletivas.

A perspectiva proposta por Verdum (2012) contribui para ampliar essa compreensão ao considerar a paisagem como uma realidade dinâmica, resultante da interação contínua entre elementos naturais e sociais. Para o autor, a paisagem não deve ser entendida apenas por seus aspectos visíveis, mas também por sua estrutura, função e dinâmica, dimensões que revelam os processos históricos e as transformações que ocorrem ao longo do tempo. Nessa perspectiva, a leitura da paisagem permite compreender como diferentes intervenções humanas se materializam no espaço, modificando formas preexistentes e produzindo novas configurações territoriais. Assim, a paisagem constitui-se como expressão concreta das relações entre sociedade e natureza, tornando-se um importante instrumento de análise para compreender as transformações decorrentes da implantação de grandes obras de infraestrutura, como a Ferrovia do Trigo (Verdum, 2012).

A paisagem da Ferrovia do Trigo, portanto, não é um cenário estático, mas o resultado de um processo contínuo de territorialização. Ao imprimir técnica sobre o relevo — através de concreto e aço — o Estado brasileiro não apenas transpôs barreiras físicas,

mas reorganizou o espaço sob uma lógica desenvolvimentista que subordinou a natureza aos fluxos do capital agrícola

O território/ambiente onde a Ferrovia do Trigo está inserida foi modificado (e continua sendo) pela ação humana e forças da natureza. Há cerca de 75 anos, a paisagem natural, serpenteada pelos vales dos rios Taquari e Guaporé ganhou a companhia do concreto, do ferro e do aço, que conectaram espaços com viadutos, túneis, aterros e pontes, grandes obras da arquitetura ferroviária (Secchi, 2008). Sendo assim, essa pesquisa buscará analisar a paisagem a partir do enfoque defendido por Avila, Mejía e Périco (2019) que acreditam que a melhor definição de paisagem na contemporaneidade baseia-se em elementos da geografia e da ecologia:

As paisagens possuem em essência um caráter simbólico-cultural e um caráter sistêmico-funcional que revela a interação dos grupos humanos com o ambiente, e a influência do ambiente na construção da identidade dos grupos humanos (Avila; Mejía; Périco, 2019, p.952).

A história ambiental emerge no cenário historiográfico durante a década de 1970, em um contexto de crescente preocupação global com a crise ecológica e a ascensão de movimentos ambientalistas que passaram a questionar os limites tradicionais da historiografia, até então fortemente centrada em aspectos políticos e econômicos (Pádua, 2010). A expansão desse campo de pesquisa reflete o esforço em integrar o ambiente como um ator importante das narrativas históricas, reconhecendo a interação entre o ser humano e a natureza, muitas vezes nociva, ao longo do tempo.

Sobre isso, Worster (1991) afirma que:

A história ambiental é, em resumo, parte de um esforço revisionista para tornar a disciplina da história muito mais inclusiva em suas narrativas do que ela tem tradicionalmente sido. [...] nasceu portanto de um objetivo moral, tendo por trás fortes compromissos políticos, mas à medida que amadureceu, transformou-se também num empreendimento acadêmico que não tinha uma simples ou única agenda moral ou política para se promover. Seu objetivo principal se tornou aprofundar o nosso entendimento de como os seres humanos foram, através dos tempos, afetados pelo seu ambiente natural e, inversamente, como eles afetaram esse ambiente e com que resultados (Worster, 1991, p. 199-200).

Atualmente, a história ambiental mostra-se como campo de investigação com objetivo de compreender como a humanidade foi afetada pelo meio ambiente e, reciprocamente, como as ações humanas moldaram a natureza em escalas locais e globais. Essa abordagem quebra o paradigma antropocêntrico tradicional, que relegava ao ambiente

(a paisagem) um espaço secundário e o traz para o centro do discurso, como força ativa e indissociável na construção das sociedades.

Olhar para a história das paisagens percebendo a “relação intercultural entre sociedade e meio ambiente” (Bublitz, 2004, p.7) é importante. Assim, tendo a sustentabilidade como norte, é possível ampliar as investigações históricas, refletindo sobre o uso dos recursos naturais pelas gerações passadas e lhes atribuindo responsabilidade quando necessário. Assim como na época da chegada dos primeiros imigrantes italianos no Rio Grande do Sul, durante a década de 1970, nas distantes localidades penetradas pela construção ferroviária, também houveram competições ecológicas, onde seres humanos disputaram o território com outros animais e com a mata densa, modificando o ecossistema existente.

O estudo “As bases teóricas da história ambiental” de José Augusto Pádua (2010) demonstra que a natureza não é um tema novo nas discussões ocidentais. Pelo contrário, esteve presente desde a antiguidade. Sobre isso o autor apresenta:

De maneira geral, na medida em que as sociedades humanas se territorializaram – construindo seus ambientes a partir de interações com espaços concretos de um planeta que possui grande diversidade de formas geológicas e biológicas –, emergiram incontáveis exemplos de práticas materiais e percepções culturais referidas ao mundo natural (Pádua, 2010, p.83).

No entanto, como apresenta Pádua (2010), os debates atuais sobre a questão ambiental vêm se aprofundando e estão intimamente relacionados à sustentabilidade. A continuidade da vida humana na Terra recebe impacto direto de processos históricos complexos dos últimos séculos, de suas continuidades e descontinuidades, que mantiveram, por muito tempo, uma postura de dominância do grande poder sobre o ambiente, relacionando-se com ele como se não houve risco de esgotamento. Assim, a História Ambiental tem papel importante na quebra de paradigmas e na busca por uma relação mais equilibrada com o ambiente. Pádua exemplifica a relação entre ambiente e seres humanos com uma metáfora: em uma peça teatral “a interação entre os movimentos do cenário e os movimentos dos atores” (2010, p.88) apresenta a natureza como história. Insiste que nos debates sobre história ambiental é necessário buscar formas menos dualistas nas análises entre cultura e natureza:

O grande desafio teórico, no contexto da contemporaneidade, é pensar o ser humano na totalidade tensa e complexa de suas dimensões biológica e sociocultural. [...] O ser humano age sempre a partir de sentidos e compreensões, estando imerso na linguagem, nos mecanismos de

cognição e na presença de visões culturais historicamente construídas (Pádua, 2010, p.91; 93).

Neste sentido, a análise da construção ferroviária ao longo da EF 491 nos apresenta diferentes dimensões: as modificações da paisagem, as relações de trabalho, as experiências vividas e as transformações provocadas por essa obra. São distintos olhares para o território, que, apesar de “pronto” continua em permanente “construção e reconstrução”. O território não é um “referencial estável para a agitação do viver humano” (Pádua, 2010, p.93).

A intersecção das vertentes ambiental, espacial e social na análise da transformação das paisagens ao longo da EF 491 tem um claro objetivo: olhar a obra ferroviária em sua complexidade, reconhecendo as interações humanas, os interesses econômicos e as relações propostas com o ambiente. A paisagem, moldada pela ação humana e pelas forças da natureza, reflete a história da ocupação e do desenvolvimento da região do Vale do Taquari. Muitos lugares, marcados pela memória e pelas experiências individuais e coletivas, adquiriram significado a partir da sua relação com a ferrovia, que, enquanto patrimônio cultural, materializa a história e a identidade da região, seja ao movimentar o turismo ou fomentar novas possibilidades de relacionamento com o território. Através de lentes interdisciplinares pode-se compreender como a obra ferroviária se insere em um processo histórico mais amplo, marcado por transformações profundas na relação entre sociedade e natureza. Dessa forma, a ferrovia se revela como um lugar de memória, um território em constante transformação.

### **A Ferrovia do Trigo e os desafios do relevo**

A implantação da Ferrovia do Trigo esteve condicionada a um conjunto de desafios técnicos impostos pela geografia da região nordeste do Rio Grande do Sul. O traçado entre Roca Sales e Guaporé atravessa vales profundos, encostas íngremes e áreas de instabilidade geológica, o que exigiu soluções de engenharia complexas. Essas condições tornaram indispensável a construção de obras de arte ferroviárias em grande número e diversidade, configurando um dos trechos mais emblemáticos da ferrovia do ponto de vista técnico e ambiental.

A Ferrovia do Trigo tem seus quilômetros iniciais no Vale do Taquari, na região centro-leste do estado do Rio Grande do Sul. Seu nascedouro parte da cidade de Roca Sales,

onde encontra-se com o Tronco Principal Sul. A ferrovia acompanha o Rio Taquari<sup>4</sup>, cruzando-o na cidade de Muçum/RS com a ponte rodoferroviária Brochado da Rocha. Em seguida aproxima-se do Rio Guaporé e passa a acompanhar seu vale, aumentando sua altitude até chegar ao Planalto Médio, na cidade de Passo Fundo. Com variação altimétrica acentuada, a ferrovia percorre um trajeto de beleza singular, não deixando espaço para a monotonia, pois a paisagem muda drasticamente em poucos quilômetros.

O jornal de Passo Fundo, em matéria do ano de 1978, momento da inauguração da ferrovia, referiu-se desta forma ao percurso:

Nestes 158 quilômetros, entre Roca Sales e Passo Fundo passam pelo Vale do Taquari, deixando ver a paisagem da velha colonização de imigrantes alemães com as suas pequenas propriedades intensamente exploradas, casas típicas, culturas e poteiros que chegam a beira do rio, bem cuidados; nestes 158 quilômetros que sobem a Encosta Superior do Nordeste descortinando os parreirais e mostrando a bravura e o trabalho das colonizações italianas; nestes 158 quilômetros que chegam até o centro do Planalto Médio, entre trigais e as lavouras de soja altamente tecnificadas; entre estes 158 quilômetros vamos encontrar a imensa obra de 5324 metros de pontes e viadutos, sendo que entre tantos de grande porte destacamos o de número 13, o maior da América do Sul e o segundo do mundo, com 509 metros de comprimento e 143 metros de altura central. Estaremos percorrendo 32 túneis escavados nas rochas montanhosas que, somados, perfazem 17 quilômetros e 41 metros (O NACIONAL, 06 dez. 1978, p.02).

O trecho destacado revela a diversidade de lugares percorridos pela ferrovia, cada qual com sua especificidade histórica e cultural, quer seja a colonização alemã, italiana, a essência econômica dos pequenos minifúndios do Vale do Taquari<sup>5</sup> ou mesmo a agricultura mecanizada do planalto médio, com sua produção voltada para mercado externo de milho ou soja. Enraizada neste território nasce a estrada do trigo, que chega atrasada, mas traz em seus números a monumentalidade que se propunha inicialmente.

---

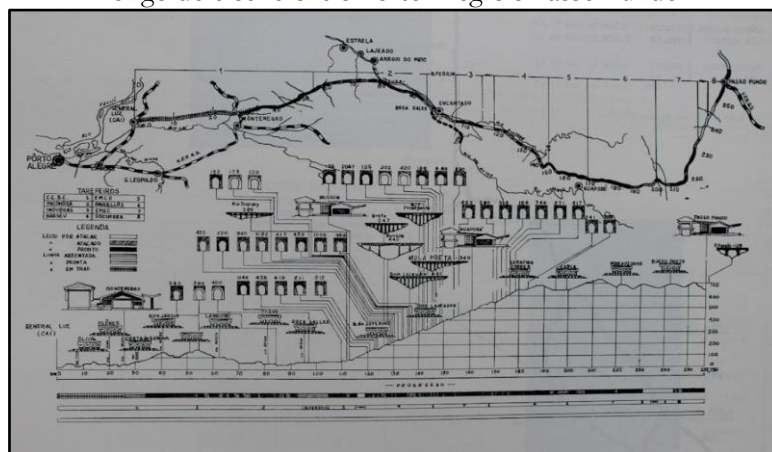
<sup>4</sup> O Rio Taquari pertence à Bacia Hidrográfica Taquari- Antas que se localiza a nordeste do Estado do Rio Grande do Sul, entre as coordenadas geográficas de 28°10' a 29°57' de latitude Sul e 49°56' a 52°38' de longitude Oeste (Lappe, 2020). Os principais rios desta bacia são: Rio das Antas, Rio Tainhas, Rio Lageado Grande, Rio Humatã, Rio Carreiro, Rio Guaporé, Rio Forqueta, Rio Forquetinha e o Rio Taquari. O Rio Taquari desemboca no Rio Jacuí e possui uma extensão de 546 km da nascente até a foz.

<sup>5</sup> Sobre a organização política-administrativa do Vale do Taquari, Trombine e Laroque (2016) destacam que a região situa-se no centro leste do Rio Grande do Sul, é formada por 36 municípios (4.821,1 Km<sup>2</sup> de área), e é subdividido em seis microrregiões: norte, sul, leste, oeste, centro e centro oeste. Possui uma população estimada de mais de 300 mil habitantes. Pode-se dizer que a Região Vale do Taquari é resultante de migrações internas no Estado do Rio Grande do Sul, onde diferentes grupos étnicos (indígenas, africanos, europeus, açorianos, alemães, italianos, haitianos, senegaleses...) deixaram suas contribuições. A região é, portanto, uma construção cultural e territorial. Coexistem no Vale do Taquari propriedades rurais voltadas ao setor primário e áreas urbanizadas/industrializadas (Laroque; Barden; Castoldi; Rosa, 2016).

A carta perfil da Estrada de Ferro L-35 (Figura 03), apresentada no estudo da UPF em 1969, demonstra graficamente a monumentalidade da obra. Apesar de nem todas as obras de arte estarem representadas nesta carta, já é possível perceber o grande número de túneis, viadutos e estações que estavam prontos ou iniciados neste ano (1969). A variação altimétrica referida também pode ser vislumbrada a partir do mapa, iniciando a subida logo após a cidade de Roca Sales até, aproximadamente, a cidade de Serafina Corrêa. O trecho compreendido entre Roca Sales e Guaporé concentrou o maior número de intervenções estruturais, o que pode ser comprovado pelo número de elementos representados graficamente (túneis e viadutos). Tal concentração se justifica pelas características geomorfológicas da Serra Gaúcha, que impuseram grandes desafios à engenharia ferroviária para transpor desníveis abruptos, vales profundos e formações rochosas.

Para isso, foram previstas obras de grande porte, como viadutos metálicos, pontes em concreto armado e túneis escavados em maciços rochosos que demandaram muito trabalho e estudos complexos. O baixo nível de mecanização da época (1949) exigiu uma interação entre a força de trabalho humano e a resistência geológica da região. Pensando no conceito de Martins (1997), a ferrovia como frente de expansão, legou ao território a abertura de estradas e conexões que antes não existiam, pois adentraram em locais de difícil acesso, e, muitas vezes, em áreas pouco habitadas do interior do Rio Grande do Sul. Ao observar a Carta (Figura 03), percebe-se também que a incidência de obras de arte ferroviária reduzem de forma considerável nas extremidades do traçado, ou seja, os trechos que pertencem ao Tronco Sul (POA - Roca Sales) e de Guaporé a Passo Fundo.

**Figura 03.** Carta perfil da Estrada de Ferro L-35 (Ferrovia do Trigo) de 1969, contendo planta simplificada do traçado, perfil altimétrico longitudinal e localização de obras de arte e estações ao longo do trecho entre Porto Alegre e Passo Fundo.



**Fonte:** L-35: Viabilidade Econômica. UPF, vol. I, 1969, p. 18, Arquivo Regional de Passo Fundo.

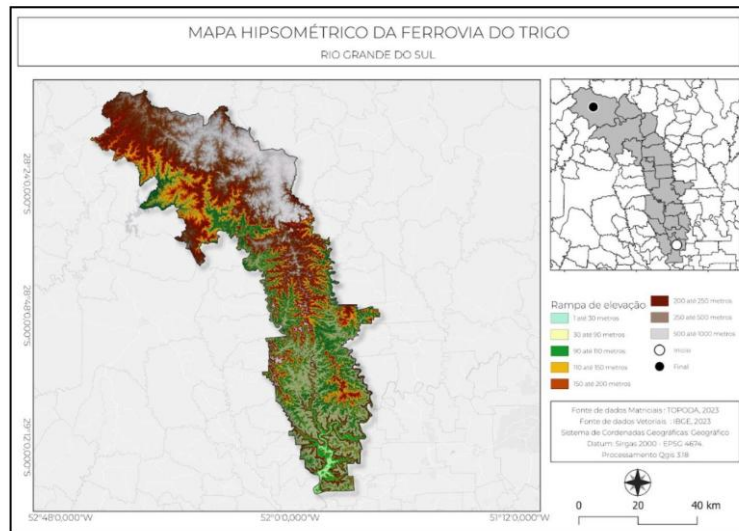
Nos 158 quilômetros do seu percurso, a EF-491 atravessa zonas de relevo bastante diferentes. No primeiro trecho da Ferrovia, de Roca Sales a Guaporé, a diferença de nível chega até 400 metros de altitude.

O Projeto Final de Engenharia da Ferrovia do Trigo apresenta o traçado da seguinte forma:

A Ferrovia L-35 tem seu km 0 na estação ferroviária de Roca Sales, no Tronco Sul, alguns quilômetros a montante dessa cidade, situada à margem esquerda do rio Taquari. A partir daí, na cota 53, a ferrovia segue, paralelamente à Rodovia RS-39, pela margem esquerda desse rio, atravessando-o na cota 70, em frente à cidade de Muçum (km 14), situada na margem direita. Ingressa, então, no vale do rio Guaporé, desenvolvendo-se pela sua margem esquerda, ganhando altura, até próximo à cidade de Guaporé (km 60), à qual chega já na cota 487. Ao abandonar a escarpada vertente esquerda do Guaporé, ainda subindo em contra-rampa até a cota 685, no km 90, passa a percorrer o divisor dos vales desse rio e do rio Carreiro, a chamada "Cordilheira" na designação local, até pouco além de Casca (km 98,5), quando abandona a direção geral sul-norte que mantinha desde o início e inflete para noroeste. Atinge, então, seu ponto mais alto, cota 732, no km 110. Em seguida abandona a bacia Taquari-Antas e ingressa na bacia do Jacuí, cruzando esse rio no km 147, na cota 669. Ainda no mesmo rumo, cruza o divisor com a bacia do Uruguai e atinge Passo Fundo (km 157) na cota 655 (PROJETO DE 1973, vol. I, p. 41).

O mapa hipsométrico da Ferrovia do Trigo (Figura 04) demonstra, de maneira visual, a variação altimétrica, sendo a legenda, ponto inicial (branco), o município de Roca Sales e a legenda, ponto final (preto), o município de Passo Fundo. Percebe-se que a variação de altitude é latente no traçado ferroviário, alcançando a diferença de altitude de Roca Sales a Guaporé próximo a 400 metros e de Roca Sales a Passo Fundo de mais de 600 metros.

**Figura 04.** Mapa Hipsométrico da Ferrovia do Trigo.



**Fonte:** Mapa da Hipsométrico da Ferrovia do Trigo. Elaborado por Cristiane Secchi Luceno em parceria com Universo GIS - Soluções em Geoprocessamento. Lajeado, 2025.

O detalhamento sobre o relevo da primeira parte da ferrovia está descrito no Projeto de 1973 da seguinte maneira:

O trecho Roca Sales Guaporé inclui-se na primeira parte e caracteriza-se por apresentar uma topografia particularmente dissecada onde, a partir de um planalto elevado, o Rio Taquari e seu afluente Guaporé, dotados de espetacular capacidade erosiva, escavaram profundos vales, quase que verdadeiros “canyons” em encostas de forte declividade, intercaladas com escarpas sub-verticais e patamares sub horizontais impostos pelas condições geológicas. A ação erosiva foi tão violenta e rápida que permitiu desníveis de 300 a 400 metros entre o talvegue dos rios e a cumeira das encostas. Em consequência, o subtrecho Muçum - Dois Lajeados é o mais acidentado da ferrovia, advindo daí o elevado número de túneis e viadutos impostos ao traçado (PROJETO DE 1973, vol. I, p.24).

De Guaporé a Casca, o Projeto de 1973 indicava que o relevo se apresentava de maneira retalhada, com elevações extensas, de topo arredondado e encostas muito inclinadas, com diferença de níveis de 50 a 150 metros. De Casca a Passo Fundo, o relevo da Estrada do Trigo se tornava menos expressivo, com ondulações extensas, suavizadas e alongadas, com diferença de nível inferior a 50 metros.

No que se refere a rede hidrográfica que interessa ao território da Ferrovia do Trigo, destaca-se a Bacia Hidrográfica Taquari-Antas, afluente do Rio Jacuí. A EF-491 acompanha o Rio Taquari, prosseguindo pelo Vale do Rio Guaporé, até alcançar a cidade de mesmo nome, onde alcança o divisor de águas dos rios Guaporé e Carreio, amplos afluentes do Rio Taquari. De Guaporé a Marau, segue pelo divisor, cruzando os rios Marau e Capingui. Já em

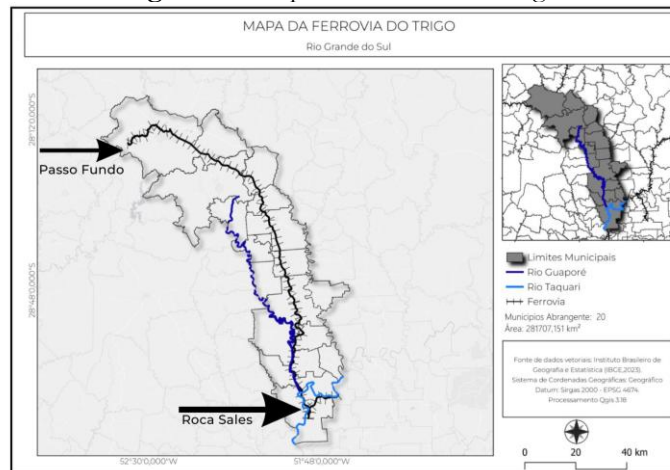
Passo Fundo atravessa a cabeceira do rio Jacuí e o divisor deste rio com o rio Passo Fundo (Projeto de 1973).

Importante destacar que o Projeto Final da Ferrovia L-35 já mencionava o perigo das cheias dos rios Guaporé e Taquari, justificando, por este quesito, a necessidade de grandes trabalhos de drenagem:

A rede hidrográfica do trecho, inclusive os rios Taquari e Guaporé, sofrem violentas e rápidas variações do nível d'água por ocasião de chuvas fortes, refletindo o caráter de alta declividade das drenagens (PROJETO DE 1973, p. 24).

No mapa (Figura 05), é possível observar a posição da ferrovia em relação aos rios que pertencem a Bacia Hidrográfica Taquari-Antas. O rio Guaporé, afluente do rio Taquari, por exemplo, destaca-se como elemento geográfico de relevância para o traçado ferroviário. A análise documental demonstra que, desde os primeiros levantamentos na década de 1940, os rios já figuravam como referenciais para o desenho da linha férrea. Assim, prevaleceu como critério principal para a escolha do traçado a redução da quilometragem entre os pontos inicial e final, mesmo que isso implicasse a manutenção de um trajeto complexo, sinuoso e de alto custo de execução.

**Figura 05.** Mapa da Ferrovia do Trigo.



**Fonte:** Mapa da Ferrovia do Trigo. Elaborado por Cristiane Secchi Luceno em parceria com Universo GIS - Soluções em Geoprocessamento. Lajeado, 2025.

Ao observarmos a história da construção da Ferrovia do Trigo e seu espaço, pode-se perceber que houve um processo de territorialização (Raffestin, 1993; Haesbaert, 2009), com o espaço sendo apropriado, organizado e assumindo função econômica, de sentido social e identidade em áreas de colonização alemã e italiana do Rio Grande do Sul. As relações de poder foram se configurando na medida em que atores sociais e políticos foram se envolvendo no projeto, transformando-o em um território.

A Ferrovia do Trigo foi se constituindo como instrumento de reorganização espacial, impondo um traçado que foi se inserindo na paisagem, moldando-se às necessidades impostas pelo relevo e a hidrografia, a fim de garantir a possibilidade da circulação de trens e cargas. Nesta lógica de territorialização, a ferrovia pode ser entendida como uma frente de expansão (Martins, 1997), visto que vai incorporando novas áreas coloniais à lógica econômica dominante, impulsionada pela construção de estradas, pontes, infraestrutura de energia elétrica em localidades antes de difícil acesso, reduzindo o isolamento destas localidades, muitas delas povoadas por descendentes de imigrantes.

Little (2011) lembra que o processo de desterritorialização, normalmente acompanhado por trauma e sofrimento, também faz parte da condição humana e a busca por encontrar raízes pode demorar gerações. Assim, as localidades que foram conectadas de uma outra forma por intermédio da ferrovia do trigo, conheceram novas formas de usufruir do espaço, ou seja, foram reterritorializadas. Para Haesbaert (2009) desterritorialização e reterritorialização são processos indissociáveis. Com a construção de novos vínculos com o espaço e sua resignificação ao longo do tempo, ao longo do traçado da ferrovia, os trilhos, as estações, as pontes e viadutos passaram a concentrar novas práticas sociais e econômicas, contribuindo para a reorganização do território e para o desenvolvimento regional. Mesmo com o declínio do transporte ferroviário, os novos usos para o território com atividades turísticas, valorização do patrimônio ferroviário e natural, contribuem como elemento identitário para os municípios percorridos pela Estrada do Trigo.

### **Obras de arte ferroviária e a transformação da paisagem**

Os registros fotográficos desempenham importante papel na documentação das transformações paisagísticas decorrentes da obra, sendo fonte para interpretação e criação de narrativas sobre um território que foi transformado ao longo do tempo e que ainda carece de estudos. As imagens foram coletadas em acervos como o do Museu do Trem de São

Leopoldo/RS, Arquivo Histórico da Prefeitura de Guaporé/RS, Arquivo Regional de Passo Fundo, Arquivo Público Municipal de Lajeado e acervos particulares.

Compreender a paisagem sob a ótica cultural implica reconhecê-la como uma "maneira de ver", uma forma de compor o mundo em cena. Assim, ela se torna uma estrutura de significação, resultante de percepções individuais e experiências coletivas (Cabral, 2007). As fotografias, nesse sentido, revelam-se aliadas fundamentais para desvendar a paisagem e o território da EF-491, bem como a relação que os habitantes estabeleceram com o ambiente ao longo do tempo. Conforme Gerhardt (2005), a análise de imagens permite acessar parte da relação humana com o ambiente, evidenciando concepções e transformações ocorridas em determinados territórios do Rio Grande do Sul. Para os descendentes dos imigrantes alemães e italianos que colonizaram alguns dos municípios contemplados pelo traçado ferroviário, a ideia de progresso estava associada à substituição da mata por plantações ou edificações.

A fotografia, ao registrar a paisagem, captura mais do que um recorte do espaço visível. De acordo com Santos (2006, p. 66), a paisagem “é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza”. Assim, quando o fotógrafo enquadra uma paisagem, ele não registra apenas um cenário natural ou urbano, mas também um acúmulo de tempos e experiências humanas. Cada imagem é, portanto, uma leitura histórica, uma tentativa de compreender como o espaço foi sendo construído, transformado e animado pelas ações sociais que o marcaram.

Nesse sentido, a fotografia pode ser compreendida como um instrumento de leitura e memória da paisagem. Schama (1996, p. 23), indica que o artista procura captar o momento natural e, para isso, ao colocar o dedo no obturador, “naquele instante isolado de enquadramento, as velhas criaturas da cultura saem da toca, arrastando atrás de si as lembranças das gerações anteriores”.

A fotografia do Arquivo Municipal de Guaporé (Figura 06), demonstra as dificuldades enfrentadas na construção da Ferrovia do Trigo entre os anos de 1949 e 1978. Muitos processos construtivos não contavam com máquinas especializadas e, por isso, a mão de obra humana era necessária. Chama atenção, na imagem, o número de homens realizando o trabalho de colocação de trilhos de ferro e dormentes de madeira. Um trabalho árduo em meio a um corte em rocha.

**Figura 06.** Assentamento de trilhos e dormentes de madeira em corte de solo.



**Fonte:** Acervo Prefeitura Municipal de Guaporé. Documentos da Administração. Pasta Ferrovia do Trigo.

As paisagens (Figuras 07a e 07b) apresentam uma grande modificação no processo do traçado da construção da Estrada de Ferro 491. Para nivelar o leito da ferrovia foi necessário fazer um corte profundo no solo. Muitas vezes, devido às características da região, os cortes eram em rocha! A parede de terra vista nas imagens é testemunha da magnitude da obra e da necessidade de trabalho humano para edificá-la. O desmatamento e as alterações abruptas no ambiente também são elementos apresentados nas imagens. O uso de animais de carga e ferramentas simples reforça a ideia da dificuldade para a edificação da ferrovia e demonstram que as tecnologias de construção não eram as mesmas que se utilizam na atualidade. Também é preciso considerar que a ferrovia demorou mais de três décadas para ser construída e, por isso, as tecnologias empregadas nas diferentes fases de construção também foram se modificando.

**Figura 07.** Corte profundo no solo (a e b)



**Fonte:** Acervo Prefeitura Municipal de Guaporé. Documentos da Administração. Pasta Ferrovia do Trigo.

O Jornal do Brasil (29 set. 1968), no Caderno de Transportes, ao apresentar a ferrovia dava destaque ao número de túneis e viadutos. Apontava que na cidade de Roca

Sales a altitude era de 52 metros em relação ao nível do mar, alcançando mais de 700 metros na cidade de Casca. Ao todo, a Ferrovia do Trigo contava com 33 túneis e 26 viadutos, a maioria deles entre Roca Sales e Guaporé. O jornal O Informativo (9 out. 1976) mencionava que para a conclusão da EF-491 na parte mais acidentada (Muçum a Guaporé) seriam necessários escavações de mais de 11.000.000 metros cúbicos, a construção de mais de 16.840 metros de túneis e 4.956 metros de pontes e viadutos. Os números chamam a atenção, principalmente ao mencionar que a diferença de altitude entre o rio Guaporé e o leito da ferrovia podia chegar a mais de 400 metros.

Assim como os números, as imagens dos canteiros de trabalho são impactantes. Locais de difícil acesso, com condições de relevo adversas, precisavam ser transpostos. O trabalho, em grande parte braçal, se fazia necessário, conforme se percebe na imagem (Figura 08). Muitos operários, com ferramentas e materiais disponíveis da década de 1970.

Na imagem (Figura 09) observa-se o Viaduto 13 em fase de construção, uma das estruturas mais emblemáticas da Ferrovia do Trigo, situado no município de Vespasiano Corrêa. Em primeiro plano, vê-se os pilares de concreto do viaduto que se erguem marcando a paisagem, que apesar de ainda incompletos, revelam a grandiosidade da engenharia empregada para vencer os desafios do relevo acidentado; as escoras metálicas do sistema de contraventamento, as formas deslizantes e parte do topo do viaduto já edificado. Ao fundo, serpenteando entre os vales, vê-se o rio Guaporé, cuja presença reafirma a íntima relação entre os elementos naturais e as obras humanas na conformação da paisagem ferroviária da EF 491. Nas encostas do vale encaixado, são visíveis áreas de cultivo, indicando a ocupação agrícola da região, assim como uma estrada sinuosa que acompanha o rio e serve de acesso à frente de trabalho e às áreas rurais. Nesse sentido, se distinguem edificações, que provavelmente funcionavam como moradias ou estruturas temporárias de apoio logístico aos trabalhadores da obra.

**Figura 08.** Trabalhadores da Ferrovia do Trigo



**Fonte:** Acervo particular Luis Geroldi, Muçum/RS.

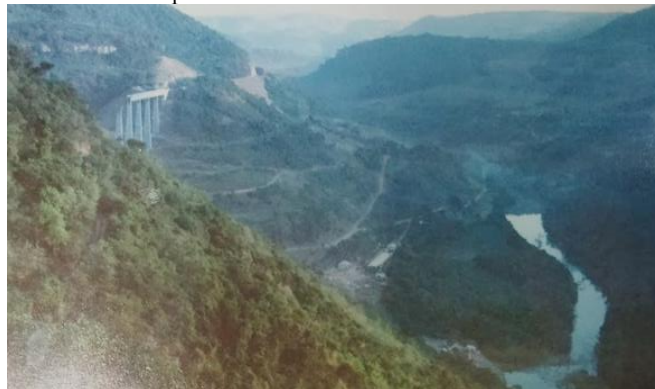
**Figura 09.** Viaduto 13 em construção com vista para o rio Guaporé



**Fonte:** Acervo Prefeitura Municipal de Guaporé. Documentos da Administração. Pasta Ferrovia do Trigo.

O gigante Viaduto 13 é a imagem representada na fotografia (Figura 10), mas ele aparece em segundo plano. Sua imponência parece diminuir frente ao ambiente - o vale do rio Guaporé. O leito da ferrovia parece tão próximo a ele, que dista apenas em altitude. As encostas íngremes dos morros cedem espaços para as estradas que os recortam para chegar até as frentes de trabalho. O trajeto da ferrovia parece contornar o morro, ora penetrando-o por entre túneis, ora conectando-o com viadutos.

**Figura 10.** Vale do rio Guaporé com o Viaduto 13 ao fundo em fase de construção.



**Fonte:** Acervo Prefeitura Municipal de Guaporé. Documentos da Administração. Pasta Ferrovia do Trigo.

A fotografia (Figura 11), capturada a partir do leito da ferrovia, revela um panorama típico das áreas rurais do Vale do Taquari na segunda metade do século XX, onde se percebe as marcas da colonização europeia no uso e ocupação do solo. Ao centro da imagem, observa-se uma edificação de destaque, possivelmente a Igreja e o salão da comunidade — espaços que funcionavam como centros de convivência social, espiritual e festiva. Ao redor,

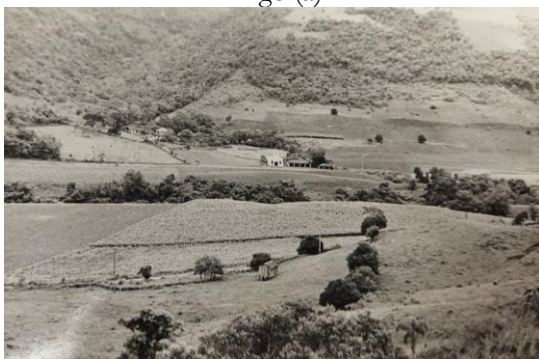
algumas construções menores, provavelmente residências, construídas possivelmente com a madeira local.

O espaço parece ser distribuído funcionalmente: o plantio próximo às casas e as pastagens um pouco mais afastadas, nos terrenos levemente inclinados. Esses campos abertos, com a vegetação nativa ausente ou bastante rarefeita, indicam o processo de desmatamento realizado ao longo das décadas, como parte da expansão agrícola e da adaptação do território aos modos de vida trazidos pelos colonizadores.

Nas partes mais altas da encosta, ainda é possível notar a presença de mata mais densa, provavelmente remanescente da vegetação original, o que sugere a transição entre áreas antropizadas e trechos mais preservados. A ferrovia, embora não esteja no centro visual da imagem, é o lugar de onde parte o olhar do fotógrafo, mostrando que ela serviu como lugar de encontro com o outro, da alteridade, como lembra Mesquita (1994). Na imagem, a ferrovia é o elo entre o lugar e a região. Ela aproxima pontos que antes estavam distantes, não apenas no mapa, mas também culturalmente.

Tuan (2015), em seu clássico “Topofilia”<sup>6</sup> percebe o lugar como carregado de valores e afetos, daquilo que é vivido dia a dia e, portanto, gerador de identidade. Pode-se inferir o quanto o projeto de construção desta obra pode ter evocado sentimentos de pertencimento, pois “os seres humanos respondem ao seu ambiente físico” (Tuan, 2015, p. 227). Desta forma, a ferrovia foi, aos poucos, se tornando parte da paisagem desses lugares e incorporada à cultura dos velhos e novos habitantes destas localidades.

**Figura 11.** Trechos e paisagens da Ferrovia do Trigo (a)



**Fonte:** Museu do Trem, São Leopoldo/RS. Pasta 15c, 1979, Fotógrafo Mário Rubem Araújo, 400/2/2007.

**Figura 12.** Trechos e paisagens da Ferrovia do Trigo (b)



**Fonte:** Museu do Trem, São Leopoldo/RS. Pasta 15c, 1979, Fotógrafo Mário Rubem Araújo, 394/8/2007.

<sup>6</sup> Tuan (2015, p. 297) caracteriza Topofilia como “o elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou ambiente físico”. Ainda menciona que, apesar de “difuso como conceito”, como experiência pessoal é concreto e vivido (Tuan, 2015, p. 297).

Na imagem (Figura 12), a sensibilidade do fotógrafo Mário Rubem Araújo ao retratar os modos de vida das pessoas que residiam próximas a linha férrea e tiveram suas vidas afetadas de forma direta pela obra ferroviária também fica evidente. Em primeiro plano a vegetação já rarefeita e o espaço de plantio. Em um patamar da encosta, uma casa e um galpão são visíveis. O rio Guaporé, suas curvas encaixadas no vale e a vegetação mais densa finalizam a cena. Uma pequena estrada parece conectar a casa com outros espaços. Apesar da imagem ser do ano de 1979 não se percebe indícios de redes de energia elétrica, o que pode sugerir sua falta.

Outras pistas deixadas pelo fotógrafo sobre a paisagem, o uso do solo, a relação com o rio e com o espaço aguçam a curiosidade. Simon Schama (1996, p. 17), afirma que “o próprio ato de identificar (para não dizer fotografar) o local pressupõe a nossa presença e, conosco, toda a pesada bagagem cultural que carregamos”. Do leito da ferrovia, (Figura 13), Mário Rubem Araújo, capta o modo de viver dos colonos, descendentes de imigrantes que ocuparam boa parte do Vale do Taquari e que neste território organizaram suas vidas. As casas, lavouras e caminhos se aproximam do rio, demonstrando a dependência que os habitantes dessa região tinham dele: um recurso natural importante, mas que também impunha riscos com suas cheias periódicas e movimentações de massas. Em um patamar acima está o leito da ferrovia, que acompanha o vale do Rio Guaporé, seguindo seu percurso.

**Figura 13.** Trechos e paisagens da Ferrovia do Trigo.



**Fonte:** Museu do Trem, São Leopoldo/RS. Pasta 15c, 1979, Fotógrafo Mário Rubem Araújo, 394/6/2007.

Tuan (2015) afirma que os seres humanos possuem outras maneiras para responder ao mundo para além dos cinco sentidos. Dessa forma, “o tempo e a experiência [...] são

necessários para o desenvolvimento pleno da visão tridimensional” e, por consequência, o maior entendimento sobre os lugares (Tuan, 2015, p. 327).

A variedade de paisagens encontradas ao longo da Ferrovia do Trigo é a soma de muitos passados que se sobrepõem. Santos (2006), faz um alerta importante que pode ser levando em consideração na investigação:

De fato, a paisagem permite apenas supor um passado. Se queremos interpretar cada etapa da evolução social, cumpre-nos retomar a história que esses fragmentos de diferentes idades representam juntamente com a história tal como a sociedade a escreveu de momento em momento. Assim, constituímos a história pretérita da paisagem, mas a função da paisagem atual nos será dada por sua confrontação com a sociedade atual (Santos, 2006, p. 69).

Dessa forma, ao observar o território da Ferrovia do Trigo e a região impactada por ela, é preciso ter claro que há mudanças importantes ao longo das décadas, tanto no ambiente transformado pelas obras, como nos espaços com suas novas ocupações e usos. As imagens expostas são fruto de uma escolha metodológica, que procura, ao mesmo tempo, apresentar a monumentalidade da obra, mas sem esquecer dos sujeitos que deixaram suas marcas de trabalho e presença na paisagem.

## **Conclusões**

A análise das obras de arte ferroviárias da Ferrovia do Trigo evidencia que a implantação da infraestrutura ferroviária produziu transformações profundas e duradouras na paisagem do trecho Roca Sales–Guaporé. Essas intervenções expressam as contradições de projetos desenvolvimentistas baseados em grandes obras de engenharia, que, embora tenham promovido integração territorial, apresentaram limitações econômicas no longo prazo.

Sob a ótica da História Ambiental, percebe-se que a ferrovia foi um potente agente de reconfiguração territorial e ecológica. As obras de arte ferroviária, ao tentar domesticar o relevo acidentado do interior do Rio Grande do Sul, revelaram uma nova natureza de ser da paisagem regional. Assim a ferrovia pode ser compreendida como um agente estruturador da paisagem, cujas marcas materiais persistem como testemunhos das relações historicamente estabelecidas entre sociedade e natureza.

Conclui-se que o processo de territorialização imposto pelo Estado entre as décadas de 1940 e 1980 resultou em uma hibridização irreversível entre a natureza e as obras de arte ferroviárias. Embora a ferrovia tenha perdido sua função econômica original, as marcas

deixadas no talvegue dos rios e nas encostas dos vales não são meras ruínas de um projeto desenvolvimentista. Pelo contrário, elas configuram-se hoje como um corredor cultural-ambiental, onde as edificações obsoletas se converteram em patrimônio e a natureza se apropriou das estruturas de concreto.

Essa transição da função da ferrovia, de seu papel produtivo para a aproximação à função patrimonial e turística, aponta para a necessidade de novas formas de gestão desse território, sendo a Ferrovia do Trigo um documento vivo das histórias vividas neste espaço.

## Referências

ÁVILA, Diana Milena Reina; MEJÍA, Margarita Rosa Gaviria; PÉRICO, Eduardo. O conceito de paisagem e a identidade cultural: reflexões a partir do Bioma Pampa, RS, Brasil. **Brazilian Journal of Animal and Environmental Research**, Curitiba, v. 2, n. 3, p. 939-954, 2019. Edição especial. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BJAER/article/view/1899/1901>. Acesso em: 20 jan. 2025.

BACELLAR, Carlos. Uso e mal uso dos arquivos. *In*: PINSKY, Carla Bassanezi (org.). **Fontes históricas**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2008. p. 23-79.

BUBLITZ, Juliana. A eco-história da colonização italiana no Rio Grande do Sul. **Revista Méti**s, Caxias do Sul, v. 3, n. 6, p. 179-200, 2004.

CABRAL, Luís Otávio. Revisitando as noções de espaço, lugar, paisagem e território, sob uma perspectiva geográfica. **Revista de Ciências Humanas**, Florianópolis, v. 41, n. 1-2, p. 141-155, abr./out. 2007.

CRUZ, Heloísa de Faria; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa. **Projeto História**, São Paulo, n. 35, p. 253-270, jul./dez. 2007. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/2221/1322>. Acesso em: 24 out. 2024.

DEPUTADO Augusto Trein ressalta na Câmara Federal a importância da Ferrovia do Trigo. **O Nacional**, Passo Fundo, 6 dez. 1978, p. 2.

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

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

FELICIO, Willian Franco. Concepções sobre o conceito de paisagem e sua inserção no ensino de Geografia: elementos para uma investigação. **Revista Brasileira de Educação em Geografia**, Campinas, v. 11, n. 21, p. 5-27, jan./dez. 2021. Disponível em: <https://revistaedugeo.com.br/revistaedugeo/article/view/992>. Acesso em: 24 out. 2024.

FERROVIA do Trigo, um sonho (de 68 anos) realizado. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 29 set. 1968. Caderno de Transportes, p. 15.

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

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.

GERHARDT, Marcos. Imagens, natureza e colonização no sul do Brasil. *In*: ARRUDA, Gilmar (org.). **Natureza, fronteiras e territórios: imagens e narrativas**. Londrina: UDUEL, 2005. p. 45-68.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2019.  
HAESBAERT, R. Região, diversidade territorial e globalização. **GEOgraphia**, v. 1, n. 1, p. 15-39, 2 set. 2009. Disponível em:  
<https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13361>. Acesso em: 2 jun. 2025.

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

KLIEMANN, Luíza Helena Schmitz. A ferrovia gaúcha e as diretrizes de ordem e progresso. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, v. 3, n. 2, p. 159-249, 1977.

LAPPE, Emile. **Os rios compõem histórias: os saberes e as percepções de sociedade tradicional e sociedade nacional em espaços da bacia hidrográfica taquari-antas**. 2020. Tese (Doutorado em Ambiente e Desenvolvimento) – Centro de Ciências Humanas e Sociais, Universidade do Vale do Taquari (Univates), Lajeado, 2020.

LAROQUE, Luis Fernando da Silva; BARDEN, Julia Elisabete; CASTOLDI, Ana Paula; ROSA, Cibele Caroline da. Imigrantes açorianos e seus descendentes no Vale do Taquari, Rio Grande do Sul: processo histórico envolvendo movimentações e práticas socioculturais. **Revista Signos**, Lajeado, ano 37, n. 2, p. 104-123, 2016. Disponível em:  
<https://www.univates.br/revistas/index.php/signos/article/view/1103>. Acesso em: 20 jan. 2025.

LITTLE, Paul. Espaço, memória e migração: por uma teoria de reterritorialização. **Textos de História: Revista do Programa de Pós-graduação em História da UnB, Brasília**, v. 2, n. 4, p. 5–25, 2011. Disponível em:  
<https://periodicos.unb.br/index.php/textos/article/view/27706>. Acesso em: 3 jan. 2026.

LUCENO, Cristiane Secchi; LAROQUE, Luis Fernando da Silva. A ferrovia como agente de progresso e desenvolvimento: a inserção em ambiente mundial, brasileiro e sul-rio-grandense. **Revista Destaques Acadêmicos**, Lajeado, v. 3, n. 2, p. 83-97, 2011. Disponível em: <https://www.univates.br/revistas/index.php/destaques/article/view/100>. Acesso em: 17 out. 2024.

MANTOVANI, André Luiz. **Melhorar para não mudar**: ferrovia, intervenções urbanas e seu impacto social em Ouro Preto-MG, 1885-1897. 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: [http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select\\_action=&co\\_o\\_bra=67087](http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_o_bra=67087). Acesso em: 18 dez. 2007.

MARTINS, José de Souza. **Fronteira**: a degradação do Outro nos confins do humano. São Paulo: Hucitec, 1997. p. 145-203.

MESQUITA, Zilá. Procura-se o coração dos limites. *In*: LEHNE, Carlos; CASTELO, Iara Regina; SCHÄFFER, Neiva Otero (org.). **Fronteiras no Mercosul**. Porto Alegre: UFRGS; Edições Prefeitura Municipal de Uruguaiana, 1994. p. 69-73.

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO. Departamento de Engenharia e Comunicação. Diretoria de Obras de Cooperação. **Projeto final de engenharia**: Ferrovia L-35 Roca Sales–Passo Fundo. Volume I: Relatório do projeto. Ministério dos Transportes; DNEF; Divisão de Planejamento, 1973.

PÁDUA, José Augusto. As bases teóricas da história ambiental. **Estudos Avançados**, v. 24, n. 68, p. 81-110, 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142010000100009>. Acesso em: 16 out. 2024.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. Tradução: Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

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

RANSOLIN, Antônio Francisco. **Ferrovias no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Memorial do TRT 4ª Região, 2005. (Artigos do Memorial).

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed., 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. (Coleção Milton Santos, v. 1).

SCHAMA, Simon. **Paisagem e memória**. Tradução: Hildegard Feist. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. 696 p.

SECCHI, Cristiane. **Ferrovia do Trigo**: uma história sobre trilhos (1940-1980). 2008. 152 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Centro de Ciências Humanas e Sociais, Universidade do Vale do Taquari (Univates), Lajeado, 2008.

SILVEIRA, Icléia; ROSA, Lucas. **Procedimentos metodológicos de pesquisa**: ciências e conhecimento. Florianópolis: UDESC, 2023.

TROMBINE, Janaíne; LAROQUE, Luís Fernando da Silva. A história ambiental dos imigrantes italianos e seus descendentes na microrregião oeste do Vale Do Taquari/RS. *In: ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA ORAL*, 13., 2016, Porto Alegre. **Anais [...]**. Porto Alegre: UFRGS; Associação Brasileira de História Oral, maio 2016.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia**: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. Tradução: Lívia de Oliveira. Londrina: Eduel, 2015. E-book. Disponível em: <http://www.eduel.com.br/>. ISBN 978-85-7216-806-9. Acesso em: 12 set. 2025.

UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO. **L-35 Viabilidade Econômica**. Passo Fundo, 1969. v. 1.

UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO. **Reafirmação**: L-35 Viabilidade Econômica. Passo Fundo, 1970. v. 2.

VERDUM, Roberto. Perceber e conceber paisagem. *In: VERDUM, Roberto; BASSO, Luís Alberto; SUERTEGARAY, Dirce Maria Antunes (org.). Paisagem: leituras, significados e transformações*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2012. p. 15-22.

WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental. **Revista Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 198-215, 1991.

Recebido em: janeiro de 2026

Aceito em: junho de 2026