

PASSO FUNDO, DO CAMINHO DAS TROPAS AO PROJETO DE INTERIORIZAÇÃO DA RODOVIA DO MERCOSUL

Marília Mattos¹

JÓIA ANTIGA²

*Consiste de uma cruz feita de estradas,
a jóia que, por ser de grande preço,
em rimas simples, mas de amor banhadas,
pretendo enaltecer como adereço*

*O tronco seu, de plagas afastadas
vindo a estas e outras dos desertos
campos das Reduções³ tão memoradas,
aqui os longos braços teve abertos:*

*Um por Nonoai visando Guarapuava,
em cuja sertania o desmedido
poder das Sete Quedas estrondeava;*

*Outro, a Rio Pardo heróico dirigido,
buscando o rio em cuja fonte estava
da cruz preciosa do tronco distendido⁴.*

Francisco Antonino Xavier e Oliveira - 16/06/1938

“As estradas que vêm dos primeiros dias de um povo são os sulcos da história do mesmo e, por isso, relíquias que deve ele preservar.” F.A.X. e Oliveira, 1938.

¹ Geógrafa pela UEPR, pós-graduada em Cartografia e Geografia Humana, professora do ICEG/UPF.

² Poema introdutório do texto Estradas Antigas, páginas 293-330, Volume I, Aspectos Geográficos, Annaes do Município de Passo Fundo, UPF, 1990.

³ As históricas Missões Orientais do Uruguai, em cujo território estava situado o Município.

⁴ A estrada das Missões passava, como ainda hoje, pela coxilha do Povinho da Entrada (BR 285), entre o município de Passo Fundo e Mato Castelhano, na qual tem seu principal manadeiro (manancial) o rio Jacuí, que banha Rio Pardo entre outros.

Nas primeiras décadas do século passado, o governo de São Paulo enviou para o sul um destacamento comandado por Athanagildo Pinto Martins, com o objetivo de estabelecer uma ligação economicamente viável com a capitania de São Pedro do Rio Grande do Sul. Esse destacamento atingiu terras passo-fundenses pelo dorso da Coxilha Grande do Albardão, de onde prosseguiu até chegar ao município de São Borja.

Nesse mesmo período, o tropeiro João de Barros cruzou a terra passofundense, abrindo caminho para o norte através do território das Missões; penetrando por Mato Castelhana, Campo do Meio, Mato Português, atingiu Vacaria; retomou o caminho que vinha de Viamão, marcando o trajeto entre o sul e o sudeste. Esta rota passou a servir como passagem para os tropeiros que se dirigiam a São Paulo.

Em 1826, Passo Fundo acolheu famílias missioneiras que fugiam do caudilho platense Fructuoso Rivera.

O núcleo urbano de então localizava-se no ponto mais alto do antigo “caminho das tropas” - “caminho dos paulistas”, em áreas contíguas à atual Praça Tamandaré. Do topo da Coxilha, os moradores tinham uma visão ampla, o que lhes permitia a defesa quando dos ataques dos índios.

A economia da região tinha sua base na exploração dos ervais nativos, instalando-se os primeiros carijos. A produção ervateira era comercializada na fronteira platina, atividade que facilitou a aquisição do gado.

A presença do extrativismo vegetal, da pecuária, do comércio e do tropeirismo, atividades desenvolvidas no passado, leva a concluir-se que Passo Fundo teve suas origens ligadas ao transporte. A sua localização estratégica permitiu que se transformasse em parada obrigatória dos tropeiros que rumavam à feira de Sorocaba, via Passo da Vitória, o caminho que ligou o sul ao centro comercial do sudeste. O exercício financeiro de 1844/45, acusa a passagem de 36.462 cabeças pelo passo do rio Pelotas. Em 1850, passou-se a usar o Passo do Goio-En, junto a foz do rio Passo Fundo no rio Uruguai.

Inúmeros textos reafirmam a “vocação histórica” da terra passofundense para com o tema “estrada”. Constata-se, através do relatório “Impressões da Viagem na Província do Rio Grande do Sul”, de Maximiliano Beschoren (1875-1877) editado na Alemanha, que a vila de Passo Fundo estava posicionada em segundo lugar na região serrana, sendo o primeiro ocupado por Cruz Alta que lutava pelo título de capital do Alto Uruguai e das Missões. Essa posição secundária se justificava pela precariedade dos meios de comunicação na vila, pois o seu comércio se recentia de melhores meios de circulação de suas mercadorias para outros mercados.

No final do século passado o “caminho de ferro” reafirmou Passo Fundo como importante pólo econômico, fazendo com que novas atividades fossem implantadas e se somassem às já existentes, como foi o caso do extrativismo da erva-mate, da exploração da madeira, além do incentivo à criação e à exportação de produtos de origem animal, principalmente o gado. Estas, somadas com a agricultura, que, lentamente, se instalava, provocaram uma nova reorganização urbana. A estrada atendeu às antigas aspirações da coletividade, que sempre lutou pela integração de Passo Fundo com a região, o Estado e o País.

Foram também as estradas, “caminhos”, “passos”, que contribuíram para movimentação de tropas por ocasião dos conflitos de 1835, 1893 e 1923.

Em 1835, era gestionado um traçado que proporcionaria um acesso mais rápido à Capital da Província. O trajeto seria feito a cavalo até o Rio Pardo e, após, por meio de lanchões pelo rio Jacuí. Os municípios de Rio Pardo e Cachoeira, porém, se opuseram a este traçado por considerarem que seriam excluídos do importante comércio.

Na primeira década deste século, novo processo reivindicatório foi concebido: o da estrada de ferro entre Passo Fundo e o porto navegável do rio Taquari. Essa também foi a campanha frustrada, tendo sido alegada, como empecilho, a grave situação econômica européia, por causa da guerra do Balcãs e, após, pela I Guerra Mundial.

Foi pelo seu tronco norteador que, em 1920, procedente de Buenos Aires para o Rio de Janeiro, que o primeiro avião sobrevoava o território passofundense.

Antonino Xavier, em 1931, no seu trabalho “A Margem de um Problema Ferroviário”, respaldado pelo prefeito Armando de Araújo Annes, elaborou um croquis e defendeu importante tese, propondo um traçado que ligava o município de Iraí a Passo Fundo por via férrea. Essa causa foi defendida também pela Associação Comercial da cidade, porém, novo silêncio governamental caiu sobre o assunto. Em 1938, por ocasião do “Congresso Rodoviário de Cruz Alta”, o mesmo autor advogava, dentre outros, o traçado que ligava o município de Passo Fundo a Nonoai (atual RS 324).

A partir de 1972, a Universidade de Passo Fundo - UPF, através da congregação de esforços de muitos passofundenses, liderou sucessivos movimentos e teses na defesa da estrada de ferro L-35 (UPF; 1969). Destacando-se na luta os cidadãos Salim Buaes, Otacílio de Moura Ecobar, Darcio Vieira Marques, Catão Lousada Alves da Fonseca, Flávio Coutinho Annes, Eduardo Martinelli, dentre outros. Em outra

instância, o deputado Augusto Trein, defendeu o documento “Estudo da Viabilidade Econômica da Ferrovia L-35”, na Assembléia Legislativa.

Em 1984, o documento “Rodovia da Integração Sul-Centro-Oeste-Passo Fundo, RS-Dourados, MS”, registra a liderança do então prefeito municipal Fernando Machado Carrion, na defesa de importante causa reivindicatória.

Em 1988, a UPF sediava o Encontro Estadual Preparatório ao “ I Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário, História e Urbanização”, sob a coordenação dos professores José Nicolás, Jandira Maria Cecchet Spalding e Marília Mattos. Como resultado, no mesmo ano, o professor José Luís Nicolás apresentava a posição do Estado do Rio Grande do Sul no Encontro Preparatório dos Estados da Região Sul - Curitiba, PR, e a posição destes no “ I Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário, História e Urbanização”, realizado na cidade de São Paulo.

Em 1993, o tema “estrada”, agora do MERCOSUL, era lembrado pelo vereador Ivânio Bernardon. Nessa época o prefeito de Passo Fundo, Osvaldo Gomes, lançou um marco histórico para a cidade, a região, o estado e os países do sul: a “Proposta de Interiorização do Eixo Rodoviário São Paulo - Buenos Aires”, um dos caminhos para o MERCOSUL, estudo realizado pela equipe técnica da Universidade de Passo Fundo, composta pelos professores Marco Antonio Montoya (coordenador), Carlos A. Morán, Ricardo L. Garcia, João Carlos Tedesco, Marília Mattos, Cleide Moretto e Fabiano Bedin.

Em março de 1995, o referido projeto foi entregue ao Ministro dos transportes, Odacir Klein, confirmando, mais uma vez, a percepção da comunidade da necessidade de uma integração sócio-econômico-política-cultural ditada, agora, pela nova forma de inserção das regiões nos seus países e no mundo.

BIBLIOGRAFIA

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, Estudo da Viabilidade Econômica da Ferrovia L-35. Comissão Especial, 1972.

BESCHOREN, Max Von. Impressões da Viagem na Província do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, Martins Livreiro, 1989.

BUAES, Salim. A Importância da EF491 (Ferrovia do Trigo) no Contexto do Sistema Ferroviário Rio-grandense, Nacional e Continental. Palestra proferida no Encontro Preparatório do I Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário, História e Urbanização. Passo Fundo, UPF, jul. 1988.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS AVANÇADOS/IFEA. I Simpósio Nacional de Transporte Ferroviário, História e Urbanização. Passo Fundo, Universidade de Passo Fundo, 1988. (Arquivos UPF)

OLIVEIRA, Francisco. Annaes do Município de Passo Fundo, v. I, II e III. Passo Fundo, Gráfica e Editora UPF, 1990.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PASSO FUNDO. Rodovia da Integração Sul-Centro-Oeste (Passo Fundo/RS-Dourados/MS). Passo Fundo, 1984. (mimeo)

RODERJAN, Roselys Velloso. Os Curitibanos e a Formação de Comunidades Campeiras no Brasil Meridional (século XVI-XIX). Curitiba, Works Informática-Editoração Eletrônica, 1992.

UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO. L-35 Viabilidade Econômica v. I e II. Passo Fundo 1969. (mimeo.)

_____. Projeto “Passo Fundo Ano 2000”. Anais sobre Urbanização e Desenvolvimento de Passo Fundo. Passo Fundo, jul. 1989.

MONTOYA, M. (org.) et al. A Proposta de Interiorização do Eixo Rodoviário São Paulo-Buenos Aires. Passo Fundo, Gráfica e Editora UPF, 1993.