

Ferrovia e habitação: a linha tronco-norte gaúcha e o complexo ferroviário de Passo Fundo

Railroad and housing: the gaúcho trunk-north line and the Passo Fundo railway complex

Pedro Henrique Carretta Diniz*, Pricila Spagnollo**, Caliane Christie Oliveira de Almeida***

*Instituto de Desenvolvimento Educacional do Alto Uruguai, Rio Grande do Sul, Brasil, phenriquecd@gmail.com

**Atitus Educação, Rio Grande do Sul, Brasil, pricispa@hotmail.com

***Atitus Educação, Rio Grande do Sul, Brasil, caliane.silva@atitus.edu.br

usjt

arq.urb

número 40 | abr - dez de 2025

Recebido: 07/10/2023

Aceito: 08/04/2025

DOI: [10.37916/arq.urb.vi40.700](https://doi.org/10.37916/arq.urb.vi40.700)



Palavras-chave:

Ferrovia.
Vila ferroviária.
Passo Fundo.

Keywords:

Railroad.
Railway village.
Passo Fundo.

Resumo

Analisou-se o complexo ferroviário de Passo Fundo/RS, implantado a partir dos anos 1890 em resposta à necessidade de ligação do centro do estado – Santa Maria – com o estado de Santa Catarina e, conseqüentemente, o restante do Brasil. Discutiu-se, em especial, a pequena vila de ferroviários edificada nos arredores da Estação Férrea, observando sua implantação e características arquitetônicas. Esta pesquisa é baseada em dados primários coletados dos acervos públicos locais, a citar o Arquivo Histórico Regional de Passo Fundo. O artigo tem sua importância sustentada pelo ineditismo, centrando-se na análise tipológica das unidades habitacionais, bem como no registro daquelas que ainda compõem a paisagem urbana. A construção da ferrovia transformou Passo Fundo de um ponto de passagem de tropas em um município próspero e com grande relevância econômica no estado do Rio Grande do Sul, sobretudo após os anos de 1920, diante da modernização do complexo ferroviário. Foi nesse contexto que as treze casas dos antigos funcionários da viação férrea foram construídas, um número que pode ser considerado pequeno em comparação a outras vilas de ferroviários do estado. Por outro lado, no contexto regional, essas moradias representaram grande inovação, principalmente em relação ao padrão construtivo e aos materiais utilizados.

Abstract

The Passo Fundo/RS railway complex, implemented from the 1890s onwards in response to the need to connect the center of the state with Santa Catarina and, consequently, the rest of Brazil, was analyzed. In particular, the small railway village built on the outskirts of the Railway Station was discussed, observing its location and architectural characteristics. This research is based on primary data collected from local public collections, including the Passo Fundo Regional Historical Archive. The importance of the article is sustained by its originality, focusing on the typological analysis of housing units, as well as the record of those that still make up the urban landscape. The construction of the railway transformed Passo Fundo from a troop crossing point into a prosperous municipality with great economic relevance in the state, especially after the 1920s, given the modernization of the railway complex. It was in this context that the thirteen houses of former railway employees were built, a number that can be considered small in comparison to other railway villages in the state. On the other hand, in the regional context, these houses represented great innovation, mainly in relation to the construction standard and the materials used.

Introdução

Na década de 1890, no sul do Brasil, um grande projeto ferroviário almejava conectar o estado do Rio Grande do Sul ao sudeste do país, especialmente à Ferrovia Itararé em São Paulo (CARDOSO e ZAMIN, 2002). Esse empreendimento visava a integração econômica e territorial do Sul com outras regiões brasileiras, favorecendo o desenvolvimento de cidades estratégicas no trajeto. A consolidação desse sistema ferroviário não apenas integrou diversos municípios gaúchos a outros estados brasileiros, mas também teve papel central no crescimento e dinamização econômica de localidades atendidas pela linha, como é o caso de Passo Fundo/RS (TEDESCO, 2015).

Além de transportar mercadorias e pessoas, a ferrovia cortava vastas áreas de campos e matas, ricas em madeira, recurso que foi amplamente utilizado na construção da infraestrutura ferroviária. Posteriormente, essa madeira tornou-se um produto de exportação, ampliando as possibilidades econômicas locais (DIAS, 1986). O impacto dessa atividade foi significativo, não apenas na transformação do território, mas também na configuração urbana das cidades servidas pela ferrovia (SPAGNOLLO, 2022).

O presente artigo tem como objetivo analisar o processo de consolidação e, posteriormente, o desmonte do complexo ferroviário em Passo Fundo/RS, implantado na última década do século XIX. Dá-se especial atenção à vila operária construída para abrigar trabalhadores da ferrovia, cujas poucas unidades remanescentes ainda figuram na paisagem urbana do centro da cidade. A análise dessas edificações é importante não apenas pelo seu valor histórico e arquitetônico, mas também pelo que representam em termos de organização do espaço e das condições de vida dos trabalhadores ferroviários da época.

O artigo adota uma abordagem qualitativa-analítica, baseada essencialmente em dados primários coletados em arquivos públicos locais, a citar o acervo fotográfico do Instituto Histórico de Passo Fundo (IHPF) e os periódicos em circulação à época, disponíveis no Arquivo Histórico Regional da Universidade de Passo Fundo (AHR-UPF). Dentre os jornais de maior relevância, destacam-se “A Voz da Serra” (1915 – 1923) e “Diário da Manhã (1935 – atual)”.

A relevância do estudo reside, além do registro iconográfico das construções do núcleo ferroviário remanescente, na análise tipológica das unidades habitacionais, que contribui para o debate sobre a habitação operária em cidades médias do Rio Grande do Sul. Em particular, Passo Fundo, cidade com grande representatividade econômica regional, viu sua expansão fortemente influenciada pela presença e atividade da ferrovia. Desse modo, este estudo oferece uma contribuição para a compreensão dos processos de urbanização e desenvolvimento regional no sul do Brasil, destacando o papel da ferrovia como vetor de transformação econômica e social.

Núcleo dos Ferroviários no Sul do país

A ideia da criação da linha férrea passando por Passo Fundo começou a ganhar força nas últimas décadas do século XIX, em um contexto de crescente demanda por infraestrutura de transporte que pudesse integrar as regiões produtoras do Sul do Brasil com os mercados consumidores de outras partes do país. Conforme Espig (2012), a expansão das ferrovias no Brasil visava, entre outros objetivos, facilitar o escoamento de produtos agrícolas, pecuários e industriais, reduzindo custos e tempo de transporte. Neste cenário, o governo identificou a necessidade estratégica de ligar a cidade de Itararé, localizada no sul do estado de São Paulo e um importante ponto de descanso dos tropeiros que transportavam animais e charque da região Sul para a feira de Sorocaba, com a cidade de Santa Maria, no centro do estado do Rio Grande do Sul, que também era um polo de transporte e distribuição de mercadorias.

A proposta da linha férrea era vista como uma solução para a falta de infraestrutura adequada para o transporte de produtos entre essas regiões, uma vez que as rotas terrestres tradicionais, utilizadas principalmente por tropeiros, eram longas e cansativas. Com a ferrovia, esperava-se uma integração mais eficiente entre as economias do Sul e do Sudeste, além da possibilidade de dinamizar o desenvolvimento das cidades localizadas ao longo do traçado ferroviário, como é o caso de Passo Fundo (LEWINSKI; SANTOS, 2021).

O debate em torno da criação da mencionada linha férrea foi intensamente discutido tanto em âmbitos políticos quanto econômicos, e as expectativas quanto à sua implantação repercutiram amplamente na imprensa local. Os periódicos da época, especialmente a partir de 1891, passaram a relatar não apenas os avanços nas negociações e nos estudos técnicos, mas também as implicações sociais e econômicas

milho e carnes (TEDESCO, 2015).

No ano de 1905, a linha Tronco Norte, pertencente ao Estado, foi concedida em sua totalidade à *Compagnie Auxiliaire des Chemins du Fer au Brésil*, com sede em Bruxelas (Decreto 5.548 – de 6 de junho de 1905), permanecendo assim até o ano de 1920. Naquele período, a ferrovia era comumente referenciada como um “cemitério de rodas” pelos veículos de imprensa, revelando grande desaprovação em relação aos serviços prestados pela companhia:

Agora, além das vidas que desapareceram nos contínuos desastres da Viação, teremos a falência de nossas indústrias, a falência de nosso comércio, o enfraquecimento de nossa produção agrícola e, em consequência disto, talvez, acontecimentos de funestas consequências sociais que poderão trazer embaraços ao governo, além de forte depressão nas rendas públicas (A Viação..., 1919, p.1).

Em 1920, em meio ao cenário de agravamento da crise do transporte ferroviário, Borges de Medeiros, governador do Rio Grande do Sul (1913–1928), determinou a encampação de todas as linhas de trens do estado, criando a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), com sede instalada em Santa Maria. Em Passo Fundo, o complexo ferroviário foi modernizado ainda na década de 1920, quando o prédio da estação foi ampliado e casas para os funcionários foram construídas (DINIZ, 2021).

A VFRGS funcionou durante 39 anos, quando houve a centralização do transporte ferroviário em nível federal, em fins da década de 1950 (TEDESCO, 2015). Em 1978, ocorreu a realocação dos trilhos para as bordas urbanas de Passo Fundo, com a construção de uma nova estação no atual Bairro Petrópolis, inaugurando a Ferrovia do Trigo L-35. A partir de 1982, o transporte de pessoas foi totalmente encerrado. Por outro lado, a passagem da linha férrea no centro da cidade deixou vestígios na paisagem urbana, a exemplo do referido prédio da Estação Ferroviária, da torre de água, da casa do engenheiro-chefe e das casas remanescentes dos antigos funcionários (DINIZ, 2021).

O complexo ferroviário de Passo Fundo

O prédio da Estação Ferroviária de Passo Fundo começou a ser construído no início do século XX. A primeira planta baixa encontrada data de 1921, quando a estação foi ampliada pela primeira vez. A necessidade de ampliação da estação e da cobertura sobre a plataforma era uma realidade há anos, sendo reportada pela Inspetoria

que a obra traria para a região. Autores como Kerber (2017) e Lewinski (2019) destacam que a ferrovia era vista como um motor de desenvolvimento, pois abriria novas oportunidades comerciais e facilitaria a circulação de bens e pessoas, trazendo progresso para os municípios por onde passasse. Também ressalta que a construção da linha férrea estava associada a promessas de modernização e crescimento urbano, o que gerava grande expectativa entre os habitantes locais.

Além disso, os impactos socioeconômicos previstos incluíam a intensificação das atividades agropecuárias, a valorização fundiária e o surgimento de novas áreas urbanizadas ao longo do traçado ferroviário, o que transformaria profundamente a paisagem e a dinâmica regional nas décadas seguintes. As discussões na imprensa local, portanto, refletiam tanto o entusiasmo quanto as preocupações acerca da chegada da ferrovia, evidenciando a complexidade dos processos de modernização no Brasil do final do século XIX (KERBER, 2017).

Especificamente acerca da Estrada de Ferro de Santa Maria a Passo Fundo, publicou o *Echo da Verdade*:

(...) os estudos definitivos desta linha férrea continuam a vencer as dificuldades das proximidades com o [Rio] Uruguai e dentro em breve os trabalhos das duas turmas dos engenheiros Srs. Eduardo de Alvarenga Peixoto e Alfredo Graça, únicos que ainda se acham aquém do Uruguai, farão suas ligações, ficando deste modo terminado o trabalho neste estado. A distância que percorre a linha dentro do Rio Grande será cerca de 616 quilômetros (DIÁRIO DO COMÉRCIO, set. de 1891, p.2).

O primeiro trecho da linha Tronco Norte concluído foi aquele entre Santa Maria e Cruz Alta, mas a ferrovia só chegou a Passo Fundo quatro anos mais tarde, em 1898. Foram necessários aproximadamente 7 anos para a construção dos mais de 350 km de ferrovia entre Santa Maria e Passo Fundo. A morosidade da construção ocorreu devido, essencialmente, às paralisações periódicas ocorridas em virtude dos conflitos bélicos da Revolução Federalista, que aconteceu no Rio Grande do Sul entre os anos de 1893 e 1895 (TEDESCO, 2015; DINIZ, 2021).

No início do funcionamento, havia apenas um trem que chegava e saía de Passo Fundo, com vagões destinados ao transporte de passageiros, divididos em primeira e segunda classe, e vagões destinados ao transporte de mercadorias. Nesse caso, eram transportadas, sobremaneira, cargas de erva-mate, madeira, banha, trigo,

Federal das Estradas desde 1914:

A estação de Passo Fundo, insuficiente para o movimento atual, necessita de uma sala de espera, bem como de cobertura total da plataforma. Esta é apenas coberta poucos metros no centro, de modo que não proporciona abrigo aos passageiros que, por falta da sala de espera, ali se aglomeram (A FEDERAÇÃO, out. de 1914, p.1).

Após ampliação, a estação teve seus usos dispostos ao longo de uma planta retangular regular. O núcleo central – delimitado pelas únicas paredes internas –, correspondia ao prédio original. Em relação ao programa, no centro estavam localizados o setor de bagagem, a bilheteria e a inspetoria. A sala de espera se encontrava à direita do setor de bagagem, junto ao quarto do telegrafista, e a sala do agente e o telegrama ficavam à esquerda da bilheteria.

Em fins da década 1920, a estação foi ampliada pela segunda vez com a construção de dois pavilhões laterais em madeira, acentuando a horizontalidade da volumetria linear da edificação. Como se pode perceber, mesmo após duas reformas, o prédio manteve uma estética simples, praticamente livre de ornamentos, característica das estações de 2ª classe (Figura 1).

Além disso, destacam-se o depósito de locomotivas, as oficinas e o armazém. Em relação aos conjuntos de moradias para os funcionários, as 13 casas identificadas foram implantadas em dois agrupamentos separados, sendo um deles à esquerda da Estação Ferroviária (conjunto A – 5 residências, década de 1920), e o outro à direita (conjunto B – 8 residências, década de 1930). Todas as edificações do complexo ferroviário foram dispostas ao longo dos trilhos, onde atualmente fica a Avenida Sete de Setembro, em uma distância de, aproximadamente, 2 km (Figura 2).

As cinco residências que compõem o conjunto A foram edificadas para os empregados da rede, sendo uma delas para o engenheiro-chefe, três para funcionários graduados e uma para o mestre de obras. Destaca-se que as casas dos funcionários graduados foram implantadas de forma isolada e em lotes retangulares, ao passo que a casa do engenheiro e a do mestre de obras dividiam o mesmo terreno, tendo, inclusive, um caminho que as conectavam (Figura 3).

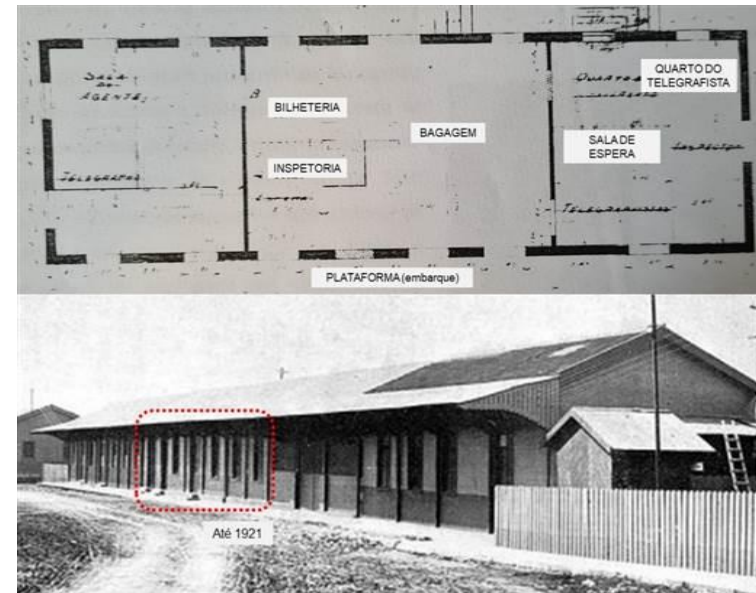


Figura 1. 1.1 - Planta baixa da Estação Ferroviária de Passo Fundo após primeira ampliação (1921). Destaca-se que havia apenas duas paredes no interior, que tinham seus espaços delimitados apenas pelo uso. 1.2 - Estação Ferroviária de Passo Fundo após a segunda ampliação (perspectiva da rua, lado oposto à plataforma de embarque), com destaque para a edificação em alvenaria ao centro. Fonte: VFRGS, 1921, s/p, e Instituto Histórico de Passo Fundo, 2020, s/p.



Figura 2. Esquema de implantação do complexo ferroviário de Passos Fundo. Fonte: elaborado com base nas plantas de implantação da VFRGS (1924).

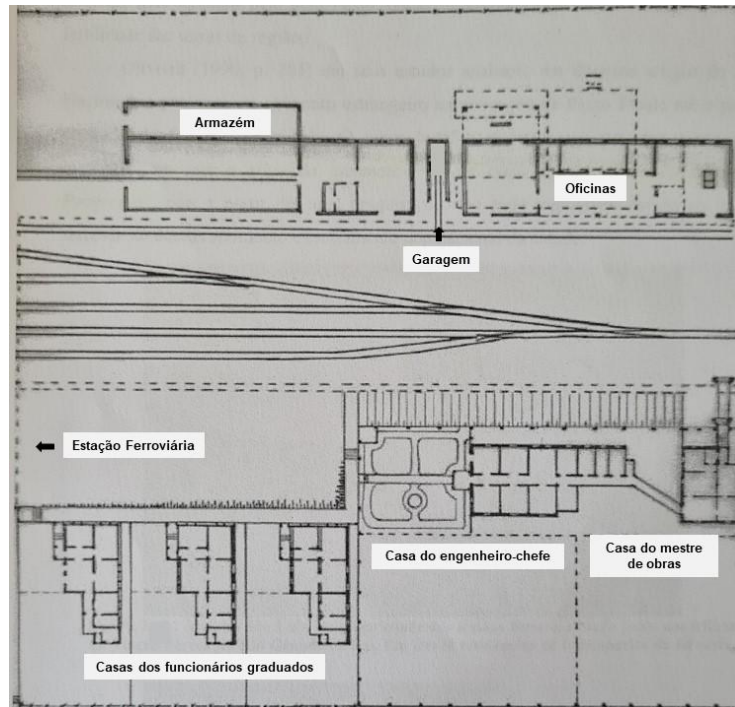


Figura 3. implantação das casas dos funcionários da VFRGS (conjunto A) e demais edificações ao lado esquerdo da estação (1924). Fonte: VFRGS, 1921, s/p, manipulado.

Com exceção da casa do engenheiro-chefe, que atualmente está sem uso, as outras quatro unidades do bloco de casas A foram demolidas. Os prédios onde ficavam o armazém, a garagem e as oficinas também não existem mais, tendo sido desativados em fins da década de 1970 em meio ao processo de remoção dos trilhos do centro da cidade.

À direita do prédio da estação, ficava o depósito de locomotivas e a torre da caixa de água, que se destacava em relação ao entorno pelo seu elevado gabarito (Figura 4). Ali também foi implantado o segundo conjunto de casas destinadas aos funcionários da VFRGS (conjunto B), composto por oito unidades habitacionais. Diferente do que ocorreu com o grupo edificado anteriormente, além da torre de água ter sido preservada, três das oito residências desse conjunto ainda estão sendo habitadas pelas famílias dos antigos ferroviários, sendo duas geminadas e uma unidade isolada (Figura 5).



Figura 4. Fotografia das locomotivas e torre de água do complexo ferroviário de Passo Fundo (s/d). Fonte: Instituto Histórico de Passo Fundo, 2020.



Figura 5. Planta de situação das casas da VFRGS à direita da estação (conjunto B). Fonte: Secretaria de Habitação de Passo Fundo, 2001, s/p.

Outro aspecto que distingue o grupo de moradias A do B refere-se ao fato dos lotes do conjunto B não seguirem um desenho ortogonal, tendo sido divididos de forma irregular, acompanhando o terreno entre a Avenida Sete de Setembro e a Rua Juvenício José Parise. Essa divisão acabou gerando significativa diferenciação nas áreas e dimensões de cada terreno, que variam entre 342,80 m² e 856 m². Além disso, as dimensões das testadas, laterais e fundos dos lotes também não seguiam nenhum padrão formal, conformando terrenos poligonais irregulares.

Comparando esta vila ferroviária com outros grupos de moradias operárias edificadas na região que, em sua maioria, contam com lotes que seguem padrões mais regulares, considera-se que esta era uma particularidade da vila dos ferroviários de Passo Fundo. Acredita-se que os desdobramentos dos terrenos na vila ferroviária tenham sido feitos conforme a necessidade da empresa, sem o respaldo de um projeto prévio.

As casas dos ferroviários em Passo Fundo

A vila dos ferroviários de Passo Fundo foi construída em diferentes etapas ao longo das décadas de 1920 e 1930, conforme crescia a necessidade de reter mão de obra qualificada nas proximidades. A casa do engenheiro-chefe (conjunto A) se destacava, seguindo a dinâmica hierárquica observada pela bibliografia especializada em diversas vilas operárias brasileiras. Além de ser maior, a residência possui grande recuo frontal, onde havia um jardim com padrões geométricos que remetiam ao período renascentista.

A residência do engenheiro-chefe é composta por dois blocos retangulares, de diferentes alturas, que garantem a ela um aspecto horizontal. Na fachada frontal, a adição de uma pequena varanda, centralizada, marca o acesso principal. O embasamento é feito com pedras, seguindo a lógica construtivista local, influenciada pela arquitetura de imigração italiana. As paredes do corpo da casa são de alvenaria autoportante. Quatro pilares falsos com frisos, esculpidos no reboco fazem o arremate dos cantos. As janelas originais são de madeira, com veneziana e bandeira superior fixa, e foram enquadradas com detalhes geométricos em relevo. O coroamento é demarcado por meio da cornija e do frontão, que detém um óculo centralizado, indicando existência de sótão. A cobertura, de telhas francesas, possui apenas duas águas; e um beiral de madeira foi construído em todo o perímetro.

Observando a fachada lateral, percebe-se uma diferenciação entre as características formais dos dois blocos da edificação. O segundo volume da casa é, basicamente, despido de ornamentos. Isso, somado às diferenças na altura e no modelo das janelas, pode indicar que a residência do engenheiro-chefe foi construída em duas etapas, sendo o volume posterior um “anexo” ao corpo original da casa.

Na planta baixa do ano de 1924, a casa já aparece com os dois blocos. O programa é composto por 11 cômodos distribuídos em ambos os lados de um corredor, que

funcionava como eixo estruturador. Outro aspecto que chama atenção é o jardim frontal, que ocupava grande parte do lote, e um caminho que levava à casa do mestre de obras, localizada aos fundos do terreno (Figura 6).

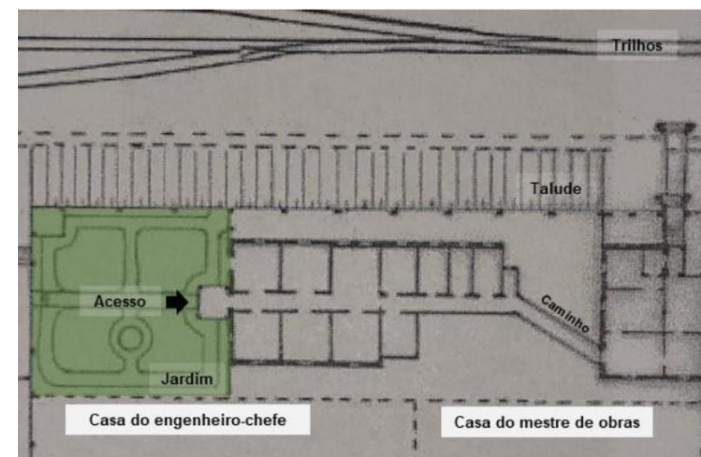


Figura 6. Perspectiva e implantação da casa do engenheiro-chefe da ferrovia. Fonte: acervo próprio, 2021 e VFRGS, 1921, s/p).

Em relação ao conjunto B, três das oito residências de funcionários graduados ainda existem, sendo uma delas isolada e duas geminadas. Ao longo dos levantamentos realizados no Arquivo Histórico Regional, foi possível encontrar imagens históricas desse grupo de moradias. As fotos, datadas de 1985, foram tiradas logo após a remoção dos trilhos do centro da cidade, e demonstram que nem todas as unidades habitacionais eram iguais às que foram preservadas.

Ao lado esquerdo das casas geminadas havia uma unidade com características semelhantes às encontradas na residência do engenheiro-chefe, a citar o telhado de duas águas, as pilastras falsas nos cantos e a marcação das aberturas das janelas. Outra fotografia, por sua vez, revela um novo modelo de moradia, construído perto da torre de água. Tratava-se de uma edificação aparentemente menor em relação às demais, com telhado de duas águas e fachada simples, sem detalhes. Tais fotografias podem ser consideradas mais um indício de que a dinâmica de hierarquia era uma realidade no agrupamento ora analisado (Figura 7).



Figura 7. Casas dos funcionários da VFRGS em Passo Fundo (1985). Fonte: Arquivo Histórico Regional de Passo Fundo, 2020.

Por outro lado, as casas que foram preservadas compartilham do mesmo modelo de planta e características formais. Assim como na residência do engenheiro-chefe (conjunto A), o embasamento das unidades é de pedra. Nesse caso, a topografia íngreme do terreno também possibilitou a criação de porões semienterrados. As paredes do corpo das casas são em alvenaria autoportante e os telhados possuem quatro águas, com cobertura de telhas francesas, remetendo à arquitetura do período colonial (Figura 8).



Figura 8. Casas dos funcionários da VFRGS em Passo Fundo (1985). Fonte: Arquivo Histórico Regional de Passo Fundo, 2020.

No caso das unidades geminadas, tem-se um telhado único, reforçando a horizontalidade do bloco. O telhado único, unindo duas ou mais unidades habitacionais geminadas, pode ser considerado uma solução formal comum nesse tipo de habitação, tendo sido empregado desde os bairros operários ingleses no período da Revolução Industrial. No Brasil, grande parte dos agrupamentos operários também possui casas geminadas unidas pelo telhado (ALMEIDA, 2012).

O piso interno, o forro e as esquadrias eram originalmente de madeira. Algumas portas e janelas foram removidas devido ao desgaste natural do tempo e substituídas por esquadrias metálicas, mas nada que comprometa a identificação arquitetônica das residências. Nas áreas molhadas, o revestimento do piso e paredes era ladrilho hidráulico, mas foi substituído com o passar dos anos por revestimentos cerâmicos comuns.

Em relação à planta baixa, as casas possuem uma pequena varanda frontal protegendo o acesso principal das intempéries. Este abre para um corredor principal que divide e setoriza a planta: de um lado o setor íntimo, conformado por dois quartos; do outro o setor social, conformado pela sala de jantar e sala de estar; e mais ao fundo o setor de serviço, conformado pela cozinha e um espaço de apoio. Os banheiros também se encontram nos fundos da residência e, originalmente, possuíam pia, bacia sanitária, chuveiro e banheira. Nos fundos, também foram construídas as escadas que dão acesso aos porões. Comparando esse modelo com a planta das casas de funcionários graduados do conjunto A, notam-se algumas diferenças importantes (Figura 9).



Figura 9. Casa do tipo isolada e casas geminadas da VFRGS em Passo Fundo. Fonte: elaborado com base na planta da VFRGS, 1924, e nas visitas in loco.

Ao passo que as unidades do conjunto A eram acessadas pela lateral, por meio de uma pequena escada, as do conjunto B possuem o acesso centralizado. A distribuição dos ambientes também se dá de forma diferente nos dois modelos de planta. Ao contrário das casas visitadas, o projeto das habitações à esquerda da estação não possuía um corredor estruturador por onde todos os ambientes eram distribuídos. Desse modo, o setor íntimo (dormitórios) – que nesse caso ficava na porção frontal –, e o setor social (sala de estar e sala de jantar) eram mais conectados entre si. Um dos dormitórios, inclusive, tinha ligação direta com a sala de estar. Por outro lado, os banheiros eram menos integrados com os demais ambientes, aparecendo como um “anexo” ao corpo da casa. Além disso, acredita-se que no primeiro conjunto não existia porão, uma vez que não há representação de escadas no projeto.

As moradias ora analisadas, por terem sido construídas já na década de 1920, conciliam aspectos de outros agrupamentos anteriores da VFRGS com características sanitárias. Nesse sentido, destaca-se a criação de recuos que permitem melhores condições de ventilação e iluminação, a integração das residências com os sistemas de água encanada, esgoto e iluminação, e a incorporação das áreas molhadas ao corpo principal da casa.

As inovações observadas nas habitações ferroviárias de Passo Fundo tiveram um impacto significativo no cenário habitacional e urbanístico brasileiro, sobretudo durante a primeira metade do século XX. Segundo Timm (2015) a incorporação de conceitos como higiene, conforto e funcionalidade, aliada ao uso de novas tecnologias construtivas, influenciou a forma como as cidades brasileiras começaram a pensar e planejar o espaço urbano. Esse movimento contribuiu para a modernização dos conjuntos habitacionais, estabelecendo novos padrões de construção que priorizavam a salubridade, ventilação adequada e iluminação natural. Além disso, serviu de modelo para projetos habitacionais futuros, ajudando a redefinir o papel das habitações populares nas cidades e impulsionando uma maior preocupação com o bem-estar dos trabalhadores. A transição das habitações precárias e insalubres, comuns nas vilas operárias, para edificações mais robustas e pensadas para o conforto, refletiu uma mudança cultural e técnica que ajudou a moldar o desenvolvimento urbano no Brasil, especialmente em cidades que passaram por processos de industrialização e expansão ferroviária.

Esses avanços, observados em diversas partes do Brasil, também pavimentaram o caminho para políticas públicas de habitação, influenciando a criação de conjuntos habitacionais mais estruturados em diversas regiões a partir dos anos 1930 (SOUZA, 2020). Em Passo Fundo, ao contrário das vilas operárias associadas às fábricas, que eram mais modestas e construídas com materiais simples, como madeira, e careciam de banheiros e de soluções adequadas para ventilação e iluminação naturais, as moradias ferroviárias demonstravam um avanço nesse aspecto, priorizando melhores condições de habitabilidade (DINIZ, 2021).

Após a retirada dos trilhos e diante do processo de verticalização da região central da cidade – intensificado nos anos 1990 –, grande parte das casas da VFRGS foi demolida, dando lugar às novas edificações e a um parque urbano, denominado de Parque da Gare. Por outro lado, quatro das treze casas identificadas ainda resistem às mudanças socioespaciais, cabendo à população e ao poder público o reconhecimento do valor patrimonial que envolve a preservação destes testemunhos históricos.

Considerações finais

A construção da linha Tronco Norte, ao longo da década de 1890, possibilitou o escoamento da produção sul-rio-grandense por meio da ligação do estado com os

maiores mercados consumidores do país (especialmente na região Sudeste). A chegada da ferrovia possibilitou que Passo Fundo se transformasse de um ponto de passagem e parada dos tropeiros, para um município com grande relevância econômica regional, especialmente após os anos 1920, diante da modernização do complexo ferroviário.

Foi nesse contexto que as casas dos antigos funcionários da VFRGS foram construídas. Quantitativamente, o número de unidades identificadas (13) pode ser considerado pouco, comparando com outras vilas operárias. Porém, no contexto passo-fundense, pode-se considerar que essas moradias representaram grande inovação à época, a citar a existência das banheiras nos banheiros e os materiais utilizados.

Destaca-se a importância de se pautar as pesquisas científicas, principalmente nas ciências sociais aplicadas, em dados primários. Ao longo deste trabalho, diversas “verdades” fossilizadas pela historiografia local foram reinterpretadas, ao passo que alguns elementos aqui mencionados complementam informações perpetuadas há décadas, a exemplo da existência de mais unidades habitacionais do que aquelas que remanescem na paisagem urbana.

Agradecimentos

À CAPES pelas bolsas concedidas.

Referências

A VIAÇÃO férrea "O cemitério de rodas". **A Voz da Serra**, Passo Fundo, 4 out. 1919, p. 1.

ALMEIDA, Caliane Christie Oliveira de. **Habitação social no Nordeste**: a atuação das CAPs e dos IAPs (1930-1964). 2012. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2012.

ARQUIVO HISTÓRICO REGIONAL DE PASSO FUNDO (AHR). **Acervo iconográfico**. Passo Fundo, 1920–1980.

CARDOSO, A.; ZAMIN, F. **Patrimônio ferroviário do Rio Grande do Sul: inventário das estações: 1874-1959**. Santa Maria: Pallotti, 2002.

DIAS, José R. **Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao**

estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil meridional. São Paulo: Editora Rios, 1986.

DINIZ, Pedro Henrique Carretta. **Habitação e trabalho**: as vilas e loteamentos operários de Passo Fundo (1920-1980). 2021. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – IMED, Passo Fundo, 2021.

ESPIG, Márcia Janete. A construção da Linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (1908-1910): mão de obra e migrações. **Varia História**, v. 28, p. 849-869, 2012.

INSTITUTO HISTÓRICO DE PASSO FUNDO (IHPF). **Acervo iconográfico**. Passo Fundo, 1920–1980.

KERBER, Aline Asturian. **A ferrovia no norte do Rio Grande do Sul**: uma história do trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos/RS (1957-1997). 2017. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, 2017.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. Os usos do termo memória ferroviária no Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul. **Revista Memória em Rede**, v. 11, n. 20, p. 114-130, 2019.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch; SANTOS, Rodrigo Luis. O patrimônio ferroviário em São Leopoldo: entre a lembrança e o esquecimento. **Museologia e Patrimônio**, v. 14, n. 2, 2021.

SOUZA, Edgar de. **Habitação social**: a atuação das CAPs e dos IAPs em Passo Fundo, RS (1945-1964). 2020. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade Meridional, Passo Fundo, 2020.

SPAGNOLLO, Pricila. **Cidade e ferrovia**: transformações urbanas em Passo Fundo/RS. 2022. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – IMED, Passo Fundo, 2022.

TEDESCO, João Carlos. **A gare e o trem em Passo Fundo: sinergias econômicas – 1898-1978**. Porto Alegre: Editora & Livraria Frei Rovílio, 2015.

TEDESCO, João Carlos; SANDER, Roberto. **Madeireiros, comerciantes e granjeiros: lógicas e contradições no processo de desenvolvimento socioeconômico de Passo Fundo (1900-1960)**. 2. ed. Passo Fundo: UPF, 2005.

TEDESCO, João Carlos et al. **Agroindústrias, frigoríficos e cooperativismo**. Porto Alegre: EST, 2005.

TIMM, Juliane Aimé. **Habitações operárias no Brasil**: arquitetura e urbanismo da habitação social na primeira metade do século XX. 2015. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.