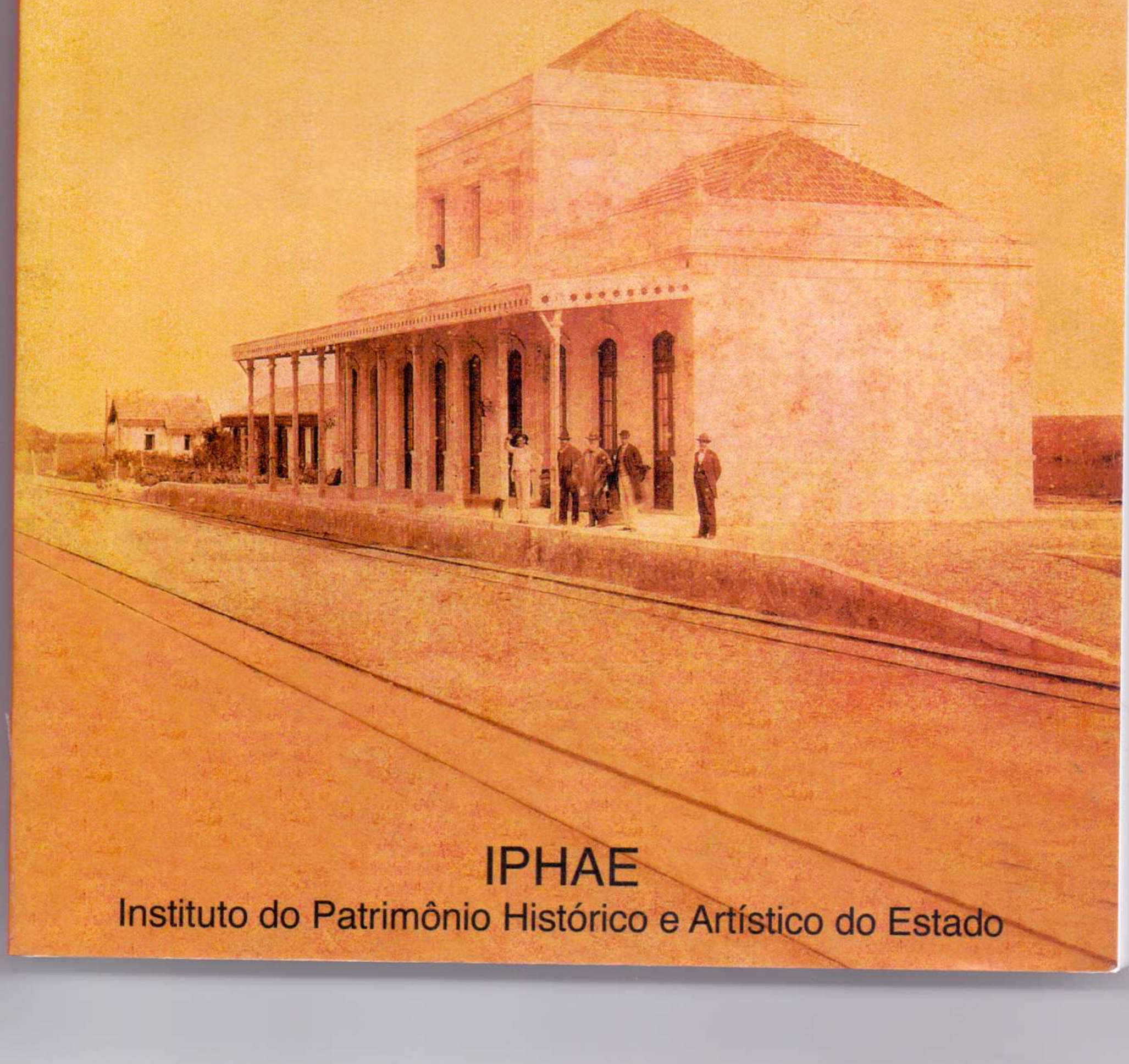
Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul

Inventário das Estações 1874-1959



IPHAE

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado

Parceiro para crescer

BANCO REGIONAL DE DESENVOLVIMENTO DO EXTREMO SUL

Instituto Estadual do Livro

IPHAE
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
Secretaria da Cultura

Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul

Inventário das Estações 1874-1959

IPHAE

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado

P214 Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874-1959/Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria da Cultura do Rio Grande do Sul: pesquisadoras Alice Cardoso e Frinéia Zamin. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

p.:Il.

1. Patrimônio cultural: ferrovias: Rio Grande do Sul. 2. História:Ferrovias: Rio Grande do Sul. 3. Arquitetura ferroviária: Rio Grande do Sul. I. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. II. Título

CDU – 351.71:008:656.21(816.5)

Ficha elaborada pela Biblioteca Pública do Estado

Agradecimentos

Germano Moehlecke - Diretor do Museu do Trem

Escritório Regional da RFFSA - ERPOA

Prefeituras Municipais / Arquivos / Associações Culturais e Museus que nos enviaram material sobre as Estações

João Antônio Winckler, do Núcleo de Preservação e Pesquisas Históricas Ferroviárias

Movimento de Preservação Ferroviária

Profª Marluza Marques Harres

IEL - Instituto Estadual do Livro

Ficha Técnica

Olívio Dutra
Governador do Estado do Rio Grande do Sul

Luiz Marques
Secretário de Estado da Cultura

Doris Maria de Oliveira
Diretora do Instituto do Patrimônio Histórico
e Artístico do Estado

Pesquisa e Texto:
Historiadora Frinéia Zamin e
Arquiteta Alice Cardoso/IPHAE

Levantamento fotográfico atual das estações:
Assessoria de Imprensa da SEDAC

Fotógrafos:
Vítor Soares Filho e Solange Brum

Desenhos e Mapas:
Estagiária Gilvana Pinto Souto/IPHAE

Pesquisa inicial:
Arquiteta Marília de Lavra Pinto/IPHAE

Colaboração na pesquisa histórica:
Historiador Luiz Armando Capra Filho/IPHAE

Revisão:
Suzana Kanter/IEL

Capa:
Assessoria de Imprensa/SEDAC

Sumário

Apresentação 9
Prefácio 11
Introdução 13
As Ferrovias no Brasil 17
Estradas de Ferro no Rio Grande do Sul 19
As Estações Ferroviárias 26
Fichas Individuais das Estações
1. Estações importadas pré-fabricadas 53
2. Estações de Médio e Grande Porte construídas no período de 1883 a 1910
2.a. Linha Rio Grande-Bagé-Cacequi 57
2.b. Linha Porto Alegre-Uruguaiana 65
2.c. Linha Santa Maria-Marcelino Ramos 69
2.d. Ramal Montenegro-Caxias do Sul 73
3. Estações da BGS - Brazil Great Southern 79
4. Estações-Padrão da VFRGS/anos 30 e 40 85
5. Estações de duas águas com estrutura de madeira na linha S.Maria-Marcelino Ramos e no trecho Carlos Barbosa-Bento Gonçalves 109
6. Estações de pequeno porte na linha Porto Alegre-Uruguaiana 131
7. Estações de pequeno porte na linha Rio Grande-Bagé 141
8. Estações de pequeno porte no ramal Montenegro-Caxias do Sul 161
9. Estações de médio porte/telhado em quatro águas
9.a. Variante Barreto - Diretor Pestana 169
9.b. Ramal Cruz Alta-Santa Rosa 177
10. Estações de médio e grande porte com linhas art-déco 183
11. Estações de pequeno e médio porte com marquise e platibanda 195
Estações com características próprias 203
Índice das Estações por Ordem Alfabética 280
Proteção 281
Contratos 282
Créditos Fotográficos 283
Referências Bibliográficas 284

Apresentação

Memória é cultura, define Alfredo Bosi. Esquecimento é barbárie, acrescentamos nós. O Inventário das Estações Ferroviárias do Rio Grande do Sul, organizado pelo IPHAE é, neste sentido, em si mesmo, um feito cultural de recuperação da história do povo gaúcho em oposição aos ventos devastadores de uma modernização que, ao fazer o fetiche do presente, tende a negar o passado. Cumpre, pois, uma importante função político-cognitiva potencializando em cada um e em todos um conhecimento integral de nossa trajetória nas diversas regiões do Rio Grande do Sul. Por ele, ficamos sabendo da riqueza do patrimônio histórico do Estado, que a visão rodoviarista de transportes, dita moderna, condenou a um vazio de significantes. Trata-se de uma obra necessária e insubstituível, fruto do esforço de muitos técnicos dedicados e generosos, cientes de que a luta pela preservação é sempre uma luta da cultura contra a barbárie, da memória contra o esquecimento.

Este Inventário tem também uma função social e identitária, não só porque joga luz sobre as origens de tantos municípios, que cresceram ao redor das estações de trem, como porque devolve a auto-estima aos trabalhadores e familiares que estiveram na ativa durante o período áureo das ferrovias. Comunidades inteiras, assim, se redescobrem no âmago do desenvolvimento que tornou o continente Brasil um país. Por esse ângulo, igualmente, o que os cidadãos-leitores têm em mãos é um feito cultural, por provocar um pensamento sobre a existência material e imaterial das pessoas. Não há cultura, afinal, sem vida pensada.

As novas gerações aprenderão, com este Inventário. As atuais estão sendo desafiadas a construir alternativas ao abandono, capazes de conferir uma utilização racional e artística aos equipamentos descritos aqui. Transformá-los em centros culturais de multiuso para a população, eis o sentido prático proposto pela consciência individual e coletiva de sua importância revelada nas páginas a seguir.

Uma política de tombamento só modifica a paisagem de nossa realidade quando o imaginário que herdamos se converte em ações para o futuro. Que assim seja.

Luiz Marques
Secretário de Estado da Cultura

Prefácio

A realização deste trabalho pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, Secretaria de Estado da Cultura, através do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado - IPHAE, é resultado da execução da política de preservação do patrimônio cultural do Estado. Originou-se a partir de inúmeras solicitações de tombamento por parte dos municípios e de outras demandas, sempre visando à preservação e ao aproveitamento desses bens.

A publicação desse inventário tem por objetivo contribuir para a preservação efetiva desse importante patrimônio gaúcho, balizando nossa atuação com relação ao tratamento dessa questão. Mesmo antes de sua conclusão, já está sendo utilizado como instrumento de preservação no auxílio às prefeituras, ao Ministério Público Estadual e Federal e para o estabelecimento de critérios para tombamentos em nível estadual.

Este inventário tem também um caráter de vanguarda com relação ao tratamento dado ao tema em termos de Brasil. Somos o primeiro Estado da Federação a elaborar um inventário das estações férreas abrangendo todo o território.

Como resultado efetivo do trabalho, duas estações férreas e seus sítios foram tombados pelo Estado e outros processos estão em fase de instrução. Vários municípios também reconheceram através do instrumento do tombamento, suas estações ferroviárias.

Além do reconhecimento do patrimônio material, o trabalho identificou a necessidade da reapropriação de valores imateriais presentes em várias gerações que conviveram com a passagem dos trens em suas cidades. Em Santa Maria foi realizado, com a efetiva participação da comunidade, trabalho de pesquisa sobre a memória ferroviária recentemente registrado em publicação pela Secretaria de Estado da Cultura.

Com o desenvolvimento do trabalho nos defrontamos com questões que se repetem, tendo em vista a conjuntura em que estamos inseridos. Assim, temos algumas recomendações, principalmente, para os municípios e concessionárias que estejam preocupados com a preservação desse patrimônio:

- conseguir junto à RFFSA ou Concessionária a cessão de uso da(s) edificação(ões), utilizando-as de forma qualificada;
- providenciar a proteção legal através de tombamento municipal;
- providenciar a proteção física das edificações e do sítio para evitar ações de vandalismo e destruição dos bens;
- elaborar projeto de restauração do(s) imóvel(is);
- executar serviços de conservação e manutenção sem descaracterizar os elementos originais;
- promover ações de conscientização da população com relação ao patrimônio ferroviário.

Todas as ações decorrentes do processo de elaboração deste trabalho nos deixam muito satisfeitos, pois esse tema de alguma maneira toca aos diversos segmentos da comunidade. Todos nós acabamos de alguma forma nos identificando com esses elementos materiais e imateriais. Assim, temos a certeza de que estamos entregando à comunidade um valioso instrumento para a luta em prol da preservação do nosso patrimônio e afirmação da nossa identidade.

Doris Maria de Oliveira
Diretora do IPHAE

Introdução

A necessidade deste trabalho surgiu da constatação de que há no Rio Grande do Sul uma série de elementos materiais que evocam "o tempo dos trens", período de nossa História bastante próximo e ainda presente na memória de várias gerações.

A grosso modo podemos delimitar esse " tempo dos trens" entre 1874 - ano em que foi inaugurada a primeira ferrovia no Estado e o final da década de 1950, fase em que o modelo ferroviário começou a ser substituído pelo modelo rodoviário de transporte. Tal substituição foi sendo gradual, com a extinção contínua do tráfego em determinados trechos até a última viagem do trem de passageiros, entre Porto Alegre e Uruguaiana, em 1996. Na década de 1990, a Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização criado pelo governo Collor, sendo então dividida em seis malhas regionais para fins de privatização. A malha sul, formada pelos 6.586 quilômetros de estradas nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, foi leiloada em 1996, sendo arrendada pela Ferrovia Sul Atlântico, depois América Latina Logística - ALL, empresa com sede em Curitiba, que atualmente opera o sistema de transporte de cargas em nosso Estado.

Apesar de tais desfechos mais recentes, não apagou-se da memória coletiva um tempo em que viajava-se de trem e, mais do que isso, viajar de trem representava a possibilidade de muitas emoções, desde a beleza das paisagens cortadas pelos trilhos até a contrariedade com as condições nem sempre ideais do transporte. Aqui e acolá, essa memória é hoje evocada por múltiplos elementos materiais que testemunham, silenciosamente, o tempo em que o apito dos trens causava alvoroço por onde cruzava.

Tais elementos materiais, presentes em várias regiões do Estado, constituem um *patrimônio ferroviário* que está, há algumas décadas, passando por processos de abandono e destruição. Várias comunidades, no entanto, têm se mobilizado no sentido de reconhecer e preservar esse patrimônio cultural. Nos últimos anos, têm sido recorrentes, em nosso Instituto, as solicitações de tombamento de estações ferroviárias e/ou conjunto de edificações ligadas à atividade ferroviária no Estado. Vários municípios, através de suas administrações ou de entidades não-governamentais, têm nos procurado com interesse em *cuidar* das suas estações.

Percebemos, então, a necessidade urgente de estabelecer critérios de preservação e intervenção, evitando ações isoladas e fragmentadas que não conseguiriam dar conta do amplo significado guardado por esse patrimônio. Para isso precisávamos conhecer e mapear os remanescentes materiais da atividade ferroviária no Rio Grande do Sul, o que nos permitiria ter uma visão do todo.

Optamos, então, por realizar um inventário deste *patrimônio ferroviário*.

Entre os elementos ainda existentes, concentramos nossa atenção nas *estações ferroviárias,* pois são os que têm gerado maior envolvimento comunitário, o que atesta sua importância na memória coletiva das cidades que durante algumas décadas conviveram com a passagem do trem em seus territórios. Assim,

resolvemos concentrar nosso estudo exclusivamente nas estações de passageiros, estabelecendo como uma das hipóteses norteadoras do trabalho a de que a construção das estações ferroviárias influenciou o surgimento, crescimento e configuração de núcleos urbanos. Traçamos, então, como um dos objetivos, relacionar a atividade ferroviária com o desenvolvimento e o perfil dos municípios onde existem estações. Constatamos de antemão que, dos 497 municípios hoje existentes no Rio Grande do Sul, aproximadamente 90 deles têm ou tiveram Estações Ferroviárias.

Com base nessa informação geral, era preciso criar uma metodologia de trabalho que conciliasse nossa impossibilidade de visitar as localidades onde estão as estações, com a necessidade de sistematizar uma grande massa de informações. Dessa forma criamos uma rede de diálogo e cooperação com as prefeituras, para as quais enviamos um formulário-padrão no qual deveriam ser registradas informações básicas sobre cada estação. Também solicitamos imagens e referências bibliográficas sobre o município, que pudessem subsidiar nossa pesquisa. O resultado dessa iniciativa foi bastante variado, desde algumas prefeituras que a partir de nossa ação despertaram interesse em preservar e reutilizar suas estações, até aquelas que não nos responderam. Concomitantemente a esse contato com as Prefeituras, elaboramos uma Ficha de Inventário, que pudesse dar conta dos objetivos traçados, aglutinando os dados, informações e imagens obtidas durante a pesquisa. No campo - *histórico* - de cada ficha, buscamos registrar as relações detectadas entre a construção da estação ferroviária e o desenvolvimento do núcleo urbano em que ela foi inserida. Para isso, trabalhamos com base na bibliografia (quando há) sobre a história do município, os dados fornecidos pelas prefeituras, além de alguns indicativos como posição político-administrativa, população e principais atividades econômicas do local. Justificam-se lacunas existentes nas fichas de inventário pelo fato, já mencionado, de várias prefeituras não terem dado retorno às nossas solicitações.

Um dos pontos sobre o qual restaram muitas interrogações é o que se refere à propriedade das estações e conseqüente responsabilidade pela manutenção. Via de regra, elas seriam de propriedade da RFFSA ou da empresa concessionária, no caso a ALL, tendo como critério o fato de serem operacionais ou não. Assim teríamos: estações não-operacionais de propriedade da RFFSA e estações operacionais, de posse da ALL. Mas há os casos em que foram realizados contratos de comodatos com as prefeituras, que passaram a ser então as responsáveis pela manutenção dos imóveis; há também casos em que as estações foram leiloadas ou vendidas a particulares; há casos de posses irregulares e invasões; e há também situações de total descaso e abandono. Além disso, obtivemos muitas informações contraditórias, o que dificultou a que chegássemos a conclusões definitivas.

Outro ponto importante a ser esclarecido é o que se refere às linhas/ramais em que localizam-se as estações. Na bibliografia consultada verificou-se que cada autor, ou um mesmo autor em momentos diferentes, refere-se às linhas e ramais de forma diferente. Mesmo nos mapas da RFFSA há diferença de tratamento. Após análise cuidadosa do processo de construção da rede de estradas de ferro e de como o assunto foi tratado por cada fonte consultada, resolvemos definir um critério próprio que uniformizasse a localização das estações nas linhas e ramais. Assim a localização das estações no campo linha/ramal das fichas de inventário foi atribuída ao seguinte esquema de divisão:

Livro-inicial.p65 14 18/09/02, 16:04

1 – Linha Porto Alegre – Uruguaiana

- Ramal Montenegro – Caxias do Sul / Sub-ramal Carlos Barbosa-Bento Gonçalves
- Ramal Ramiz Galvão – Santa Cruz do Sul
- Ramal Dilermando de Aguiar – Santiago – São Borja
- Ramal Dilermando de Aguiar – Santiago – Santo Ângelo
- Ramal Cacequi – Santana do Livramento
- Ramal Alegrete – Quaraí

2 – Linha Rio Grande – Bagé – Cacequi

- Ramal Junção – Vila Siqueira
- Ramal Pelotas – Canguçu
- Ramal Basílio – Jaguarão
- Ramal São Sebastião – Santana do Livramento

3 – Linha Santa Maria – Marcelino Ramos

- Ramal Cruz Alta – Santa Rosa

4 – Linha Porto Alegre – Novo Hamburgo – Canela

5 – Linha Barra do Quaraí – Itaqui – São Borja

Ainda sobre o construtor da estação, atribuímos a autoria aos mesmos construtores da linha ou ramal em que ela está localizada, embora em nenhum momento isso tenha ficado explícito nas fontes que consultamos. Trata-se de uma dedução que talvez não se aplique para todas as estações, porém a verificação, caso a caso, demandaria uma busca tão aprofundada que extrapolaria em muito os objetivos do nosso trabalho.

Sobre a bibliografia consultada, destacamos duas obras principais. O trabalho (não publicado) do Engenheiro Borges Fortes que apresenta, de forma minuciosa, todas as estações construídas até 1964, com suas datas de inauguração, nomes originais e posição quilométrica dentro de cada linha ou ramal. A obra de José Roberto de Souza Dias que analisa, do ponto de vista histórico-econômico, o processo de implantação do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul. Cabe salientar que não foi objetivo do trabalho a consulta a fontes primárias ou inéditas, apesar de, em alguns momentos, ter-se recorrido aos relatórios da Secretaria de Obras Públicas e da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Por fim, explicitamos a delimitação temporal de nossa pesquisa, que não estendeu-se para além do final da década de 1950. A justificativa para tal limite assenta-se no fato de que é a partir dessa fase que o transporte ferroviário passa a ser progressivamente substituído pelo transporte rodoviário, verificando-se, com algumas exceções, uma inversão no processo de dotar o Estado (e o País) de uma rede de ferrovias. Portanto, alguns trechos construídos nas décadas seguintes, como é o caso do Tronco Principal Sul – TPS, não foram contemplados no presente inventário.

Alice Cardoso e Frinéia Zamin

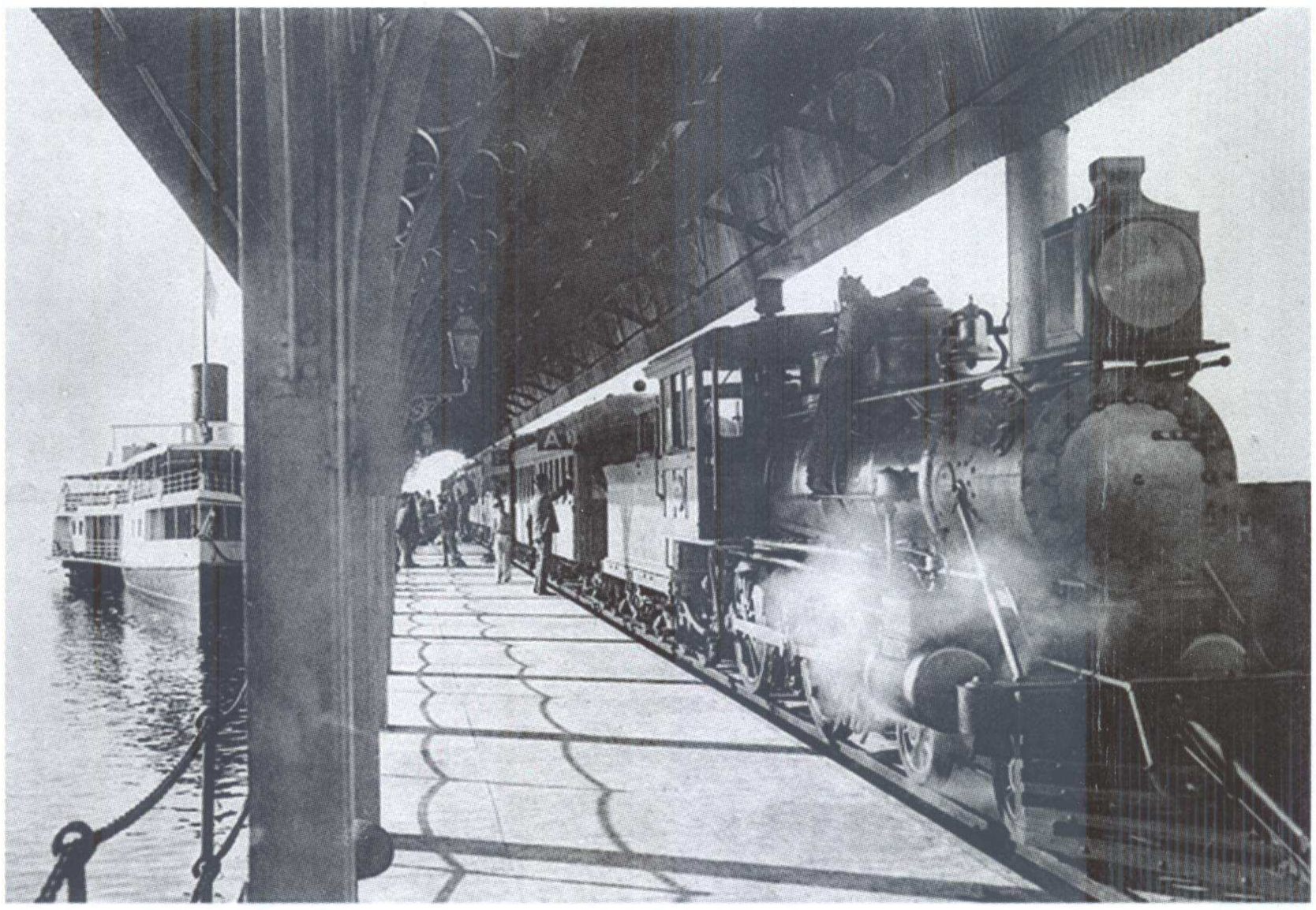
Julho de 2002

Livro-inicial.p65 15 18/09/02, 16:04

As Ferrovias no Brasil

O transporte ferroviário começou a ser implantado no Brasil a partir de 1850, período em que o Império procura consolidar-se enquanto nação unificada e desvinculada de Portugal, e em que o quadro típico do período colonial começa a alterar-se. A abolição do tráfico negreiro, em 1850, teve por efeito imediato a liberação de capitais antes investidos nessa atividade. A segunda metade do século XIX caracteriza-se, portanto, por grandes transformações, verificando-se um período de progresso e novos investimentos, que ficam evidentes em alguns índices observados no decênio posterior a 1850: são fundadas 62 empresas industriais, 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 23 companhias de seguros, 4 companhias de colonização, 8 companhias de mineração, 3 companhias de transporte urbano, 2 de gás e, o que nos interessa mais especificamente, 8 estradas de ferro [1].

A primeira estrada de ferro do Brasil, empreendida pelo industrial nascido no Rio Grande do Sul, Irineu Evangelista de Souza - o Barão de Mauá, foi inaugurada no Rio de Janeiro, em 1854. Um ano depois o Império organizava a empresa Estrada de Ferro Dom Pedro II; em 1858 a rede ferroviária já contava com seus primeiros 48 quilômetros.



Baía de Guanabara, baldeação em Mauá, RJ. Data indeterminada.

Não tardou para que as ferrovias começassem a penetrar nas demais províncias. As estradas de ferro, além de contribuir para o desenvolvimento do mercado interno, estimularam o processo de urbanização, tornando-se fator fundamental para o surgimento e florescimento de algumas cidades, assim como

[1] PRADO, Caio Júnior. História Econômica do Brasil. Ed. Brasiliense. 12ª Edição. p. 192. São dele os números citados.

para a decadência de outras (que não foram "agraciadas" com a passagem do trem). São Paulo, por exemplo, cresceu muito no final do século XIX devido, em grande parte, ao fato de ter-se tornado um centro convergente de ferrovias. No rastro das ferrovias vinha uma série de melhoramentos urbanos como iluminação, telégrafos, escolas, jornais, revistas, atividades políticas e culturais, novas sociabilidades... As ferrovias tornaram-se nessa fase sinônimo de progresso e modernidade.

Estradas de Ferro no Rio Grande do Sul

O ano de 1866 pode ser fixado como o do início da história ferroviária no Rio Grande do Sul. Naquele ano aconteceram acirrados debates na Assembléia Provincial sobre o potencial da zona de colonização alemã, localizada no vale médio do Rio dos Sinos. O assunto predominante dizia respeito à questão dos transportes, principalmente à ligação desta zona, considerada como *"celeiro da Província"*, com a capital. Em meio às discussões, surge a proposta de construção de uma estrada de ferro, o que divide as opiniões dos parlamentares, pois um grupo se opunha a esta idéia argumentando que o transporte fluvial pelo Rio dos Sinos era suficiente. Mesmo assim a idéia vingou e três anos depois era assinado contrato com o inglês John Mac Ginity concedendo-lhe o direito de construção e exploração da primeira ferrovia no Rio Grande do Sul. Em 1870 é incorporada na Inglaterra a empresa *"The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limited"*, sendo suas ações lançadas no mercado londrino. Em abril de 1874 foi inaugurada a primeira seção da estrada compreendida entre a Capital e São Leopoldo, com uma extensão de 33.756 metros. Era a primeira ferrovia do Rio Grande do Sul. Sua construção estimulou a produção da zona colonial alemã, que foi acompanhada pela multiplicação de núcleos urbanos e pela própria expansão da estrada: inicialmente até São Leopoldo, foi sendo sucessivamente ampliada até atingir o município de Canela, em 1922.

Além desta ferrovia pioneira, foi sendo implantada na Província uma rede de estradas de ferro com base em quatro linhas principais:

- Estrada de Ferro Porto Alegre - Uruguaiana
- Estrada de Ferro Rio Grande – Bagé
- Estrada de Ferro Santa Maria – Marcelino Ramos
- Estrada de Ferro Barra do Quaraí – Itaqui

A **Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana**, destinada a fazer a ligação entre Porto Alegre e a fronteira oeste, tinha inicialmente um objetivo mais estratégico do que econômico. No ano de 1872, o engenheiro J. Ewbank da Câmara apresentou ao governo imperial o *"Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul"*, do qual a espinha dorsal era a Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana. O projeto de Câmara traçou os rumos da rede que seria implantada[2], tendo como principal preocupação a segurança das fronteiras meridionais do Império. O objetivo essencialmente estratégico desta estrada pode ser evidenciado pelas características da sua zona de influência, onde havia baixa densidade populacional, além de não haver uma atividade agrícola capaz de alimentar os trens com sua produção. O projeto passou pelo crivo de destacados militares, o que pode atestar que os motivos estratégicos sobrepunham-se aos econômicos neste plano. No ano seguinte foi autorizada pelo governo a construção de uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras, sendo assinado contrato entre

---

[2] DIAS, José Roberto de Souza. Caminhos de Ferro no Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil meridional. São Paulo: Editora Rios, 1986. Essa é uma das principais hipóteses trabalhadas pelo autor em sua tese de doutoramento em História Econômica pela USP, que resultou na publicação. Ver também KLIEMANN, Luiza Helena Schmitz. A Ferrovia Gaúcha e as Diretrizes da Ordem e Progresso – 1905-1920. *In: Revista Estudos Íbero-Americanos*. Vol II. Nº 2. PUC/ RS. Departamento de História. Porto Alegre. Dezembro de 1977. A autora coloca que havia interesse da União, principalmente estratégico, em construir ferrovias no sul do Brasil.

Livro-inicial.p65 19 05/10/02, 07:56

exp_69Linhas.jtt Livro-inicial_p19-P1

o governo imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado. O percurso até Porto Alegre era completado por transporte fluvial pelo rio Jacuí, numa extensão de aproximadamente 60 quilômetros. O ritmo de construção da ferrovia estava sujeito entre outros fatores à disponibilidade do orçamento federal, pois a estrada foi até 1897 uma empresa pública, de domínio da União.[3] A primeira seção da Estrada de Ferro Porto Alegre - Uruguaiana foi inaugurada em 1883, quando os trilhos chegaram ao município de Cachoeira. Dois anos depois a ferrovia atingia o município de Santa Maria, prosseguindo rumo a oeste até atingir Uruguaiana.

No mesmo ano em que iniciavam-se as obras da Estrada Porto Alegre - Uruguaiana, ou seja, em 1877, autorizava-se a construção de outra estrada, na fronteira oeste do Estado, que partisse da margem direita do Rio Quaraí até a Vila de Itaqui. Construiu-se assim a **Estrada de Ferro Barra do Quaraí – Itaqui**, que mais tarde foi estendida até São Borja. Inicialmente, a concessão para construção desta estrada foi dada a José Cândido Gomes, que formou a companhia "The Brazil Great Southern Railway Company Limited", uma empresa de capital inglês, popularmente conhecida como "BGS".

Outra ferrovia que fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank Câmara, era a **Estrada de Ferro Rio Grande – Bagé**, com a denominação de "Tronco Sul". Sua construção foi autorizada pelo governo imperial no ano de 1873, pelo mesmo decreto que autorizava a construção da Estrada Porto Alegre – Uruguaiana, conforme o estabelecido no artigo 1°, do Decreto 2397:

> *"O Governo fará construir uma estrada de ferro que comunique o litoral e a capital da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul com as fronteiras nos pontos mais convenientes, de modo que fiquem satisfeitos os interesses comerciais e as condições estratégicas."*[4]

A concorrência para a construção da Estrada de Ferro Rio Grande – Bagé foi vencida pelo empresário Higino Correa Durão, que não cumpriu os prazos legais do contrato, o que fez com que a concessão fosse renegociada com Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor, que obtiveram os privilégios. Estes repassaram seus direitos para a Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, que foi incorporada em março de 1881. Dois anos depois, o Decreto 8887, de 17/02/1883, autorizou a fusão da Compagnie Imperiale com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, que tornou-se então a cessionária desta estrada. Sua construção partiu de Rio Grande, sendo o primeiro trecho, até Bagé, inaugurado em 1884. O traçado desta estrada seguiu, em seu sentido geral, paralelamente às fronteiras com o Uruguai, e cortou uma região que

---

[3] *A esse respeito D. op. cit. faz uma análise minuciosa dos desempenhos econômicos da ferrovia até ser arrendada pelos belgas, em 1898.*
[4] *Decreto Legislativo nº 2397, de 10 de setembro de 1873,in: FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. RFFSA. Março de 1964.*

Livro-inicial.p65 20 05/10/02, 07:57
exp_69Linhas.jtt Livro-inicial_p20-P1

na época era uma das mais prósperas do Estado, com sua economia baseada na criação de gado. As cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé, interligadas pela ferrovia a partir de 1884, representavam o tripé econômico porto-charque-gado. Alguns anos depois de inaugurada, a estrada foi estendida para ligar-se com a linha Porto Alegre-Uruguaiana, sendo estabelecido o tráfego mútuo entre as duas linhas.

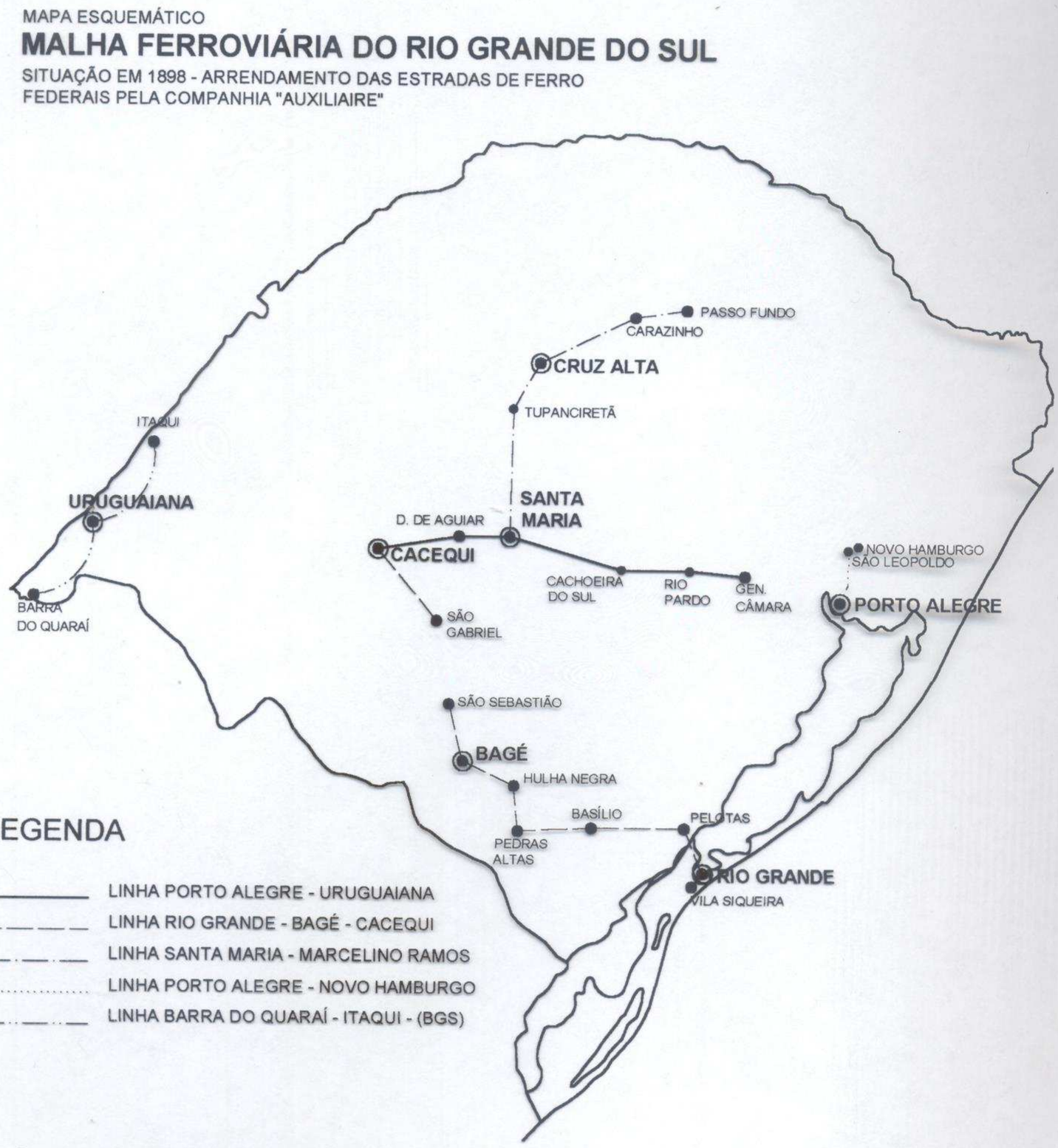
Providenciadas as ligações entre a capital, as fronteiras e o porto, faltava estabelecer as conexões rumo ao norte. O Decreto 10432, de 09/11/1889, do governo imperial, concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio "*para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo.*" A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Davam-se os primeiros passos para a construção da **Estrada de Ferro Santa Maria - Marcelino Ramos**. Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa belga organizada para este fim que posteriormente transferiu parte de seus direitos para a Cia. Industrial das Estradas do Brasil, da qual Teixeira Soares era um dos diretores. Os direitos da Sud-Ouest ficaram, então, restritos ao trecho entre Santa Maria e Cruz Alta. Novamente, em 1893, houve uma renegociação em que a Cia. Industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Um ano depois, esta repassou para a Sud-Ouest o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos), além dos ramais, acabando a empresa belga por ficar com a concessão de toda a linha em território gaúcho. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho da estrada, até Cruz Alta; quatro anos depois, até Passo Fundo e, finalmente, em 1910, a ferrovia atingia a fronteira norte do Estado, no ponto do atual município de Marcelino Ramos.

Numa análise geral do processo de implantação da rede de estradas de ferro no Rio Grande do Sul é imprescindível que mencionem-se alguns aspectos, entre os quais a penetração de capitais estrangeiros e o conseqüente endividamento público. Os primeiros investimentos para construção das ferrovias no Rio Grande do Sul foram de capital inglês, através do qual empreendeu-se a Estrada de Ferro Porto Alegre - Novo Hamburgo. Em seguida começaria a penetração do capital belga, através da "Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil" que, em 1898, arrendou a Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana. A companhia, que era uma sociedade anônima com sede em Bruxelas, tinha como único subscritor brasileiro o engº João Teixeira Soares. Esta sociedade fazia parte do grupo da empresa belga Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire que tinha ampla atuação na Europa e em outros continentes. O arrendamento da Estrada Porto Alegre – Uruguaiana pode ser explicado num contexto nacional, em que aprovara-se a Lei Federal 427, autorizando o arrendamento das estradas de ferro da União. [5]

[5]Ver DIAS op. cit. O autor menciona estudos sobre o desempenho de cada ferrovia, realizados pela União, que apontaram muitos déficits e embasaram as decisões de privatizar/ arrendar as estradas de ferro.

Livro-inicial.p65 21 05/10/02, 07:57

exp_69Linhas.jtt Livro-inicial_p21-P1



É interessante observar que o Governo do Estado também apresentou proposta para o arrendamento da estrada, fato que reflete seu interesse, não só econômico, mas também ideológico-político na construção, na preservação e no bom funcionamento do sistema de transportes ferroviários.[6] Isto liga-se às teses financeiras e econômicas do governo positivista aqui instalado, dentre as quais estava a de promover os meios de transporte e a socialização dos serviços públicos, o que é expresso na mensagem de Júlio de Castilhos à Assembléia dos Representantes em 1897:

> *"Havendo o governo da União resolvido arrendar mediante concorrência pública as vias férreas federais e inclusive a Porto Alegre- Uruguaiana, entendi que o arrendamento desta devia ser disputado pelo Estado para evitar que uma ferrovia de tão alta importância estratégica e política fosse transferida à exploração de particulares ou de sindicatos estrangeiros dominados exclusivamente pelo interesse mercantil, sem a obrigatória preocupação dos interesses superiores que se prendem à segurança interna e externa."*[7]

Em 1905 o contrato de arrendamento com os belgas da Auxiliaire foi ampliado, englobando praticamente todas as estradas do Rio Grande do Sul, inclusive as estaduais, o que contrapunha-se mais uma vez à orientação do governo local, avesso à presença do capital privado nos serviços básicos.

---

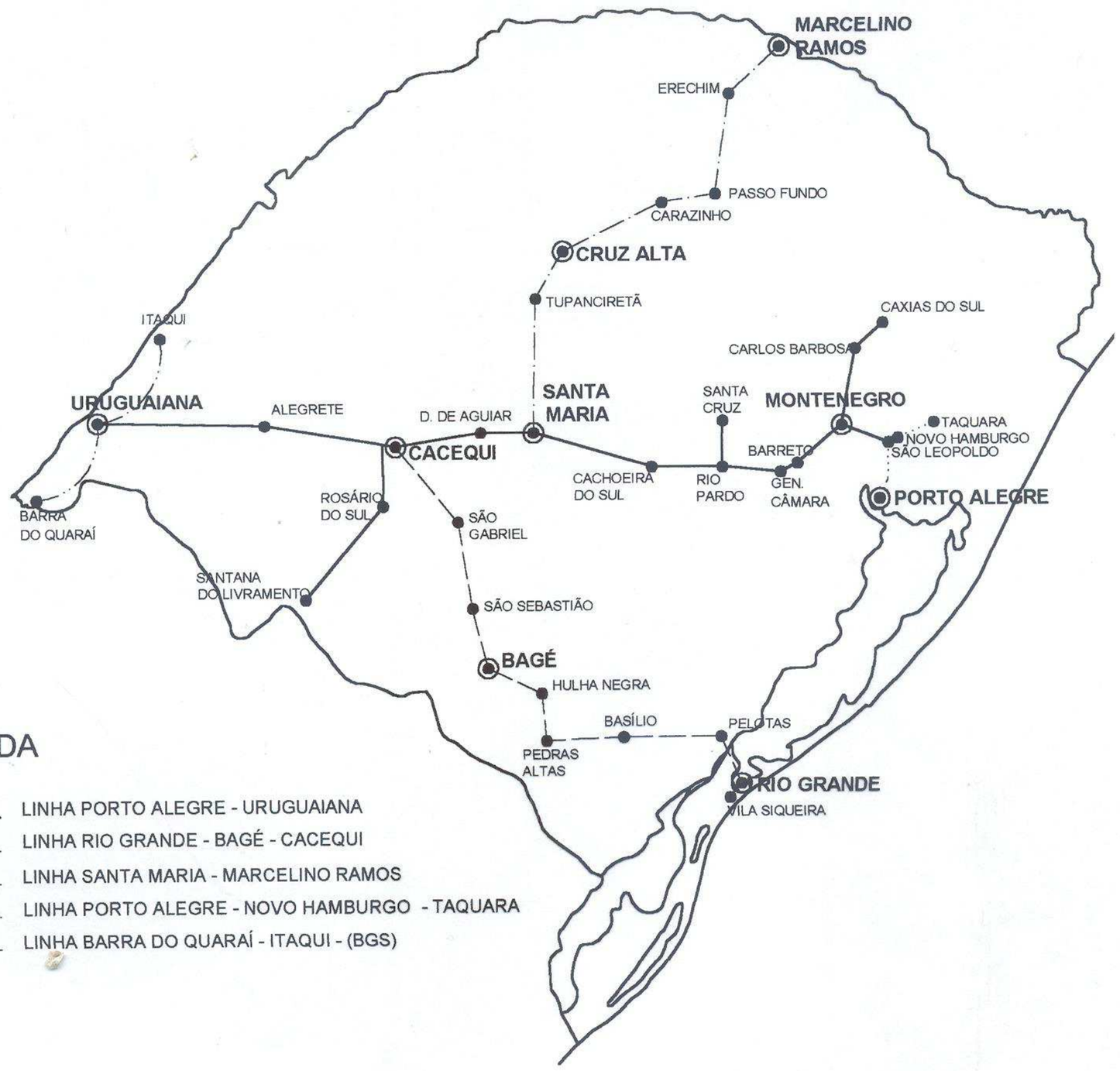
[6]Ver KLIEMANN. Op. cit.
[7]Citado em Kliemann. op. cit.

Na década de 1910, as principais linhas da rede ferroviária estavam consolidadas, atravessando o território estadual de leste a oeste e de norte a sul e interligando as principais regiões.

MAPA ESQUEMÁTICO

MALHA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL

SITUAÇÃO EM 1910 - PRINCIPAIS LINHAS JÁ CONCLUÍDAS



Nessa fase o Partido Republicano Riograndense-PRR firmara-se no poder, garantindo longos anos de continuidade administrativa, o que possibilitou o avanço no projeto de dotar o Estado de condições estruturais básicas para o desenvolvimento econômico, entre as quais estavam os meios de transportes. Embora o governo positivista do Rio Grande do Sul tivesse uma postura intervencionista em alguns setores da economia, o transporte ferroviário ficou até 1920 sendo explorado pelo capital privado, reflexo de uma política nacional de desestatização das estradas de ferro já nos primeiros anos da República.

O período entre 1911 e 1919 foi marcado internacionalmente pela eclosão da 1ª Guerra Mundial, o que provocou um aquecimento da economia local devido ao crescimento das exportações para os países envolvidos no conflito e o conseqüente aumento da demanda por transportes; o endividamento dos belgas e a transferência do controle acionário das ferrovias gaúchas para os norte-americanos; a atuação da Brazil Railway Company, empresa que formava um trust ferroviário que se alastrava pela América do Sul, no sistema local. A baixa qualidade

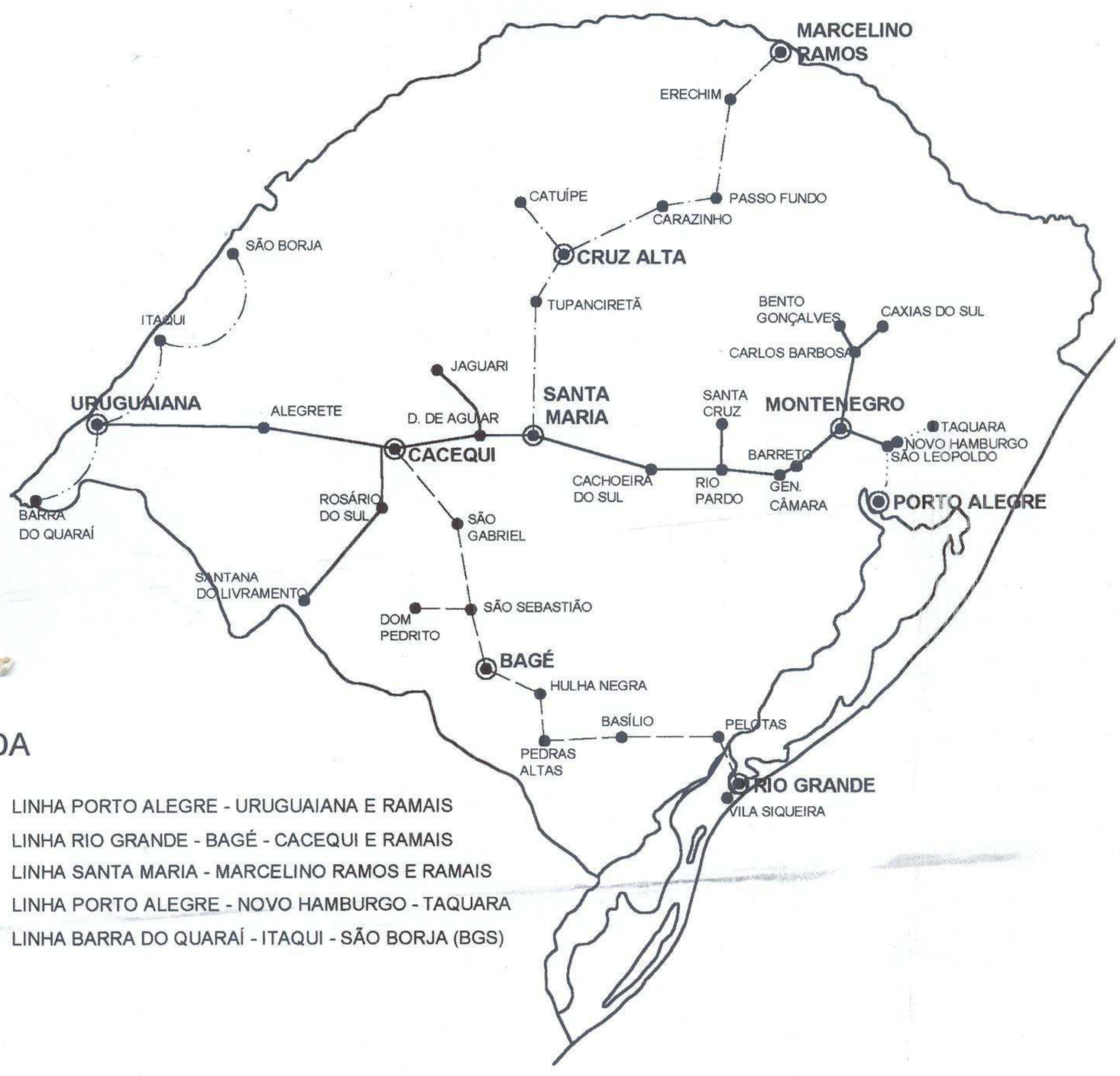
dos serviços, o sucateamento da rede, as constantes reclamações com tarifas elevadas e a eclosão de greves dos ferroviários foram alguns dos componentes que precipitaram a decisão do governo estadual de intervir no sistema ferroviário e criar a Viação Férrea do Rio Grande do Sul - VFRGS, uma empresa estatal que administrou o sistema até o final da década de 1950.

Um levantamento da situação patrimonial da rede ferroviária em 1920, ano da intervenção estatal, apontou a existência de 165 estações e/ou paradas e uma extensão de 2.328,205 km de linha em tráfego.

MAPA ESQUEMÁTICO

MALHA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL

SITUAÇÃO EM 1920 / ENCAMPAÇÃO DA REDE / CRIAÇÃO DA VFRGS



LEGENDA

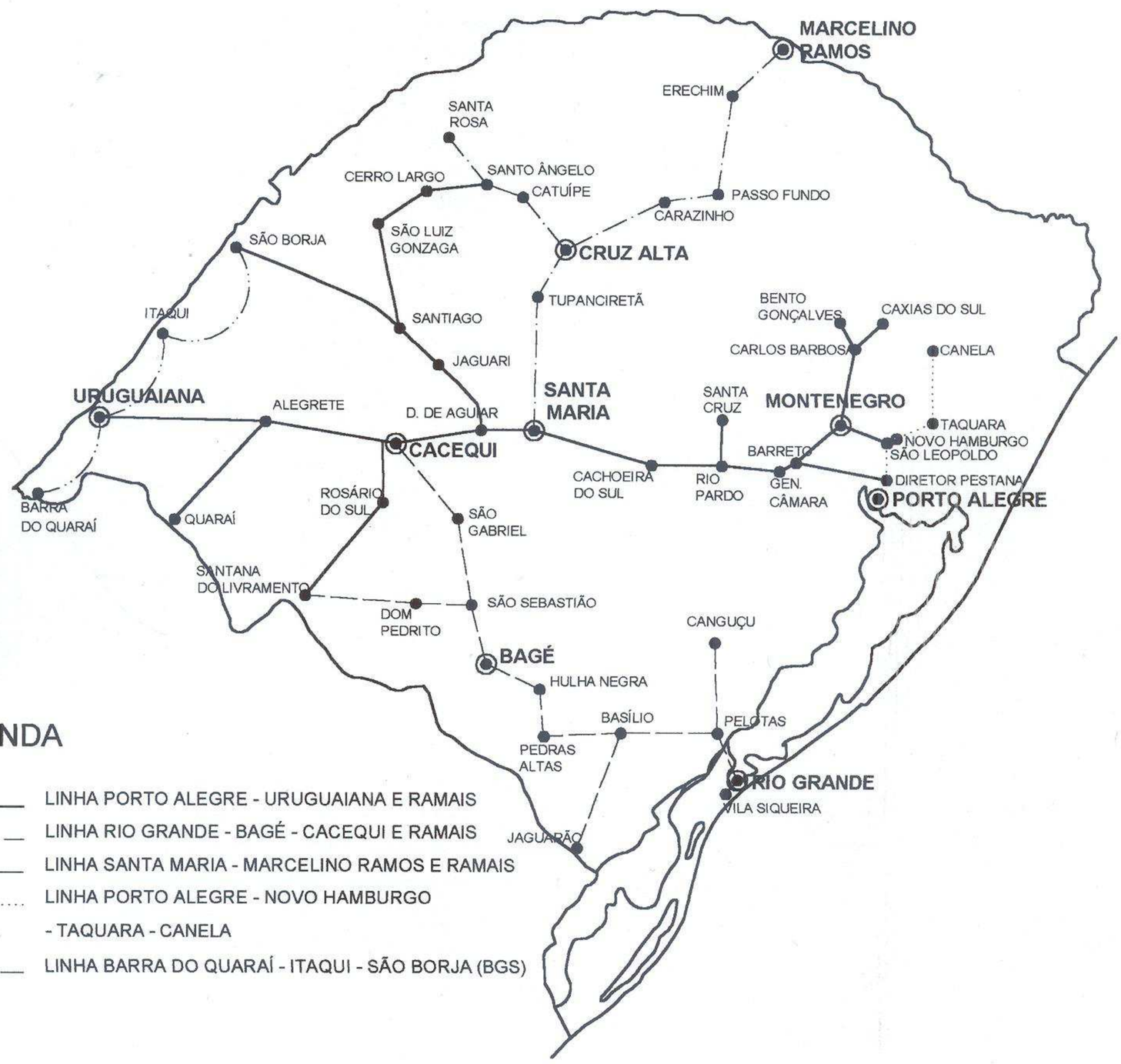
- LINHA PORTO ALEGRE - URUGUAIANA E RAMAIS
- LINHA RIO GRANDE - BAGÉ - CACEQUI E RAMAIS
- LINHA SANTA MARIA - MARCELINO RAMOS E RAMAIS
- LINHA PORTO ALEGRE - NOVO HAMBURGO - TAQUARA
- LINHA BARRA DO QUARAÍ - ITAQUI - SÃO BORJA (BGS)

Nas duas décadas seguintes o governo estadual, através da VFRGS, continuaria investindo na ampliação e melhoria do sistema. No final da década de 1950, o sistema ferroviário estadual passou para o domínio da Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, criada em 1957 pelo governo de Juscelino Kubitschek. Dois anos depois, o arrendamento da rede estadual foi revertido à União. Nessa fase já observa-se a crescente substituição do sistema ferroviário pelo sistema rodoviário de transporte, aspecto que está por merecer um estudo à parte.

MAPA ESQUEMÁTICO

MALHA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL

SITUAÇÃO EM 1959 / REVERSÃO DA REDE À RFFSA



LEGENDA

LINHA PORTO ALEGRE - URUGUAIANA E RAMAIS

LINHA RIO GRANDE - BAGÉ - CACEQUI E RAMAIS

LINHA SANTA MARIA - MARCELINO RAMOS E RAMAIS

LINHA PORTO ALEGRE - NOVO HAMBURGO - TAQUARA - CANELA

LINHA BARRA DO QUARAÍ - ITAQUI - SÃO BORJA (BGS)

As Estações Ferroviárias

Em relação à construção das linhas e estações, muitas foram implantadas por companhias estrangeiras, britânicas, belgas e americanas, ou mais tarde, pelos Batalhões de Engenharia do Exército. Segundo o *Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas,* editado pela RFFSA/PRESERFE em 1991, os antigos prédios das estações, oficinas, casas para empregados da rede e outras edificações do final do século dezenove e início do século vinte utilizavam técnicas construtivas, materiais e padrões arquitetônicos inovadores, muitas vezes importados, que direta ou indiretamente influenciaram o espaço urbano. Verificamos que isto se aplica principalmente às edificações ferroviárias nos demais estados do Brasil. No Rio Grande do Sul não foram construídas estações de grande porte com estruturas de ferro importadas da Europa, como no caso da Estação da Luz, em São Paulo, ou a Estação Central de Belo Horizonte. Com exceção das duas primeiras estações do Estado, os demais prédios utilizavam como técnica construtiva a alvenaria convencional. O ferro aparecia apenas, em alguns casos, na estrutura de sustentação da cobertura sobre a plataforma de embarque. Em outros casos a estrutura não era metálica e sim de madeira.

Verifica-se a existência de tipologias arquitetônicas específicas em cada época, existindo estações muito semelhantes em cidades diferentes, geralmente pertencentes à mesma linha e à mesma empresa arrendatária. Alguns prédios são idênticos, evidenciando a existência de modelos padronizados aplicados pelos construtores das linhas.

De acordo com o já citado *Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas,* as estações podem ser classificadas em pequeno, médio e grande porte. No Rio Grande do Sul, as estações de pequeno porte, geralmente de um só pavimento, eram constituídas de sala de espera, sala do agente e telégrafo, depósito ou armazém. Na maior parte dos casos a residência do agente encontrava-se dentro do prédio da estação. As estações de médio porte, quando possuíam dois pavimentos, abrigavam a residência do agente no andar superior. Em nosso Estado existem poucas estações de grande porte. A maioria resulta de prédios de porte médio que sofreram ampliações no decorrer dos anos, como as estações de Cacequi, Pelotas e Erechim.

Tipologias das Estações

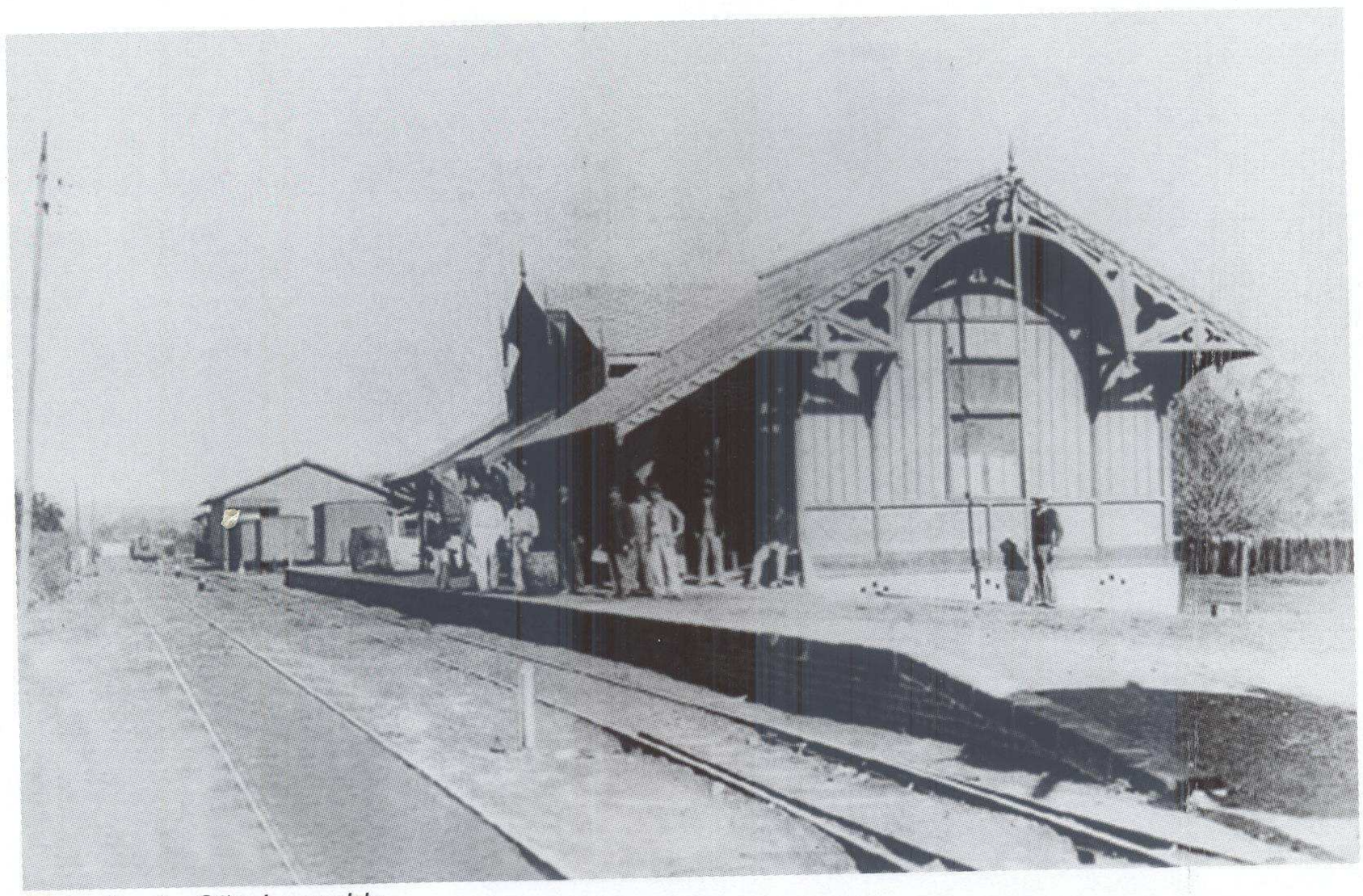
Os critérios de classificação foram estabelecidos com base na pesquisa até agora realizada, levando em conta as características arquitetônicas de cada prédio. Foram agrupadas as estações que possuíam elementos comuns do ponto de vista formal e funcional.

1. Estações importadas pré-fabricadas
2. Estações de médio e grande porte no período 1883 - 1910
3. Estações da BGS - Brazil Great Southern
4. Estações-padrão da VFRGS - anos 30 e 40
5. Estações de duas águas com estrutura de madeira
6. Estações de pequeno porte na linha Porto Alegre - Uruguaiana
7. Estações de pequeno porte na linha Rio Grande - Bagé
8. Estações de pequeno porte no ramal Montenegro - Caxias do Sul
9. Estações de médio porte / telhado em quatro águas
10. Estações de médio e grande porte com linhas art-déco
11. Estações de pequeno e médio porte com marquise e platibanda

1. ESTAÇÕES IMPORTADAS PRÉ-FABRICADAS

- *São Leopoldo* – 1874 – restaurada
- *Porto Alegre* – 1874 – demolida

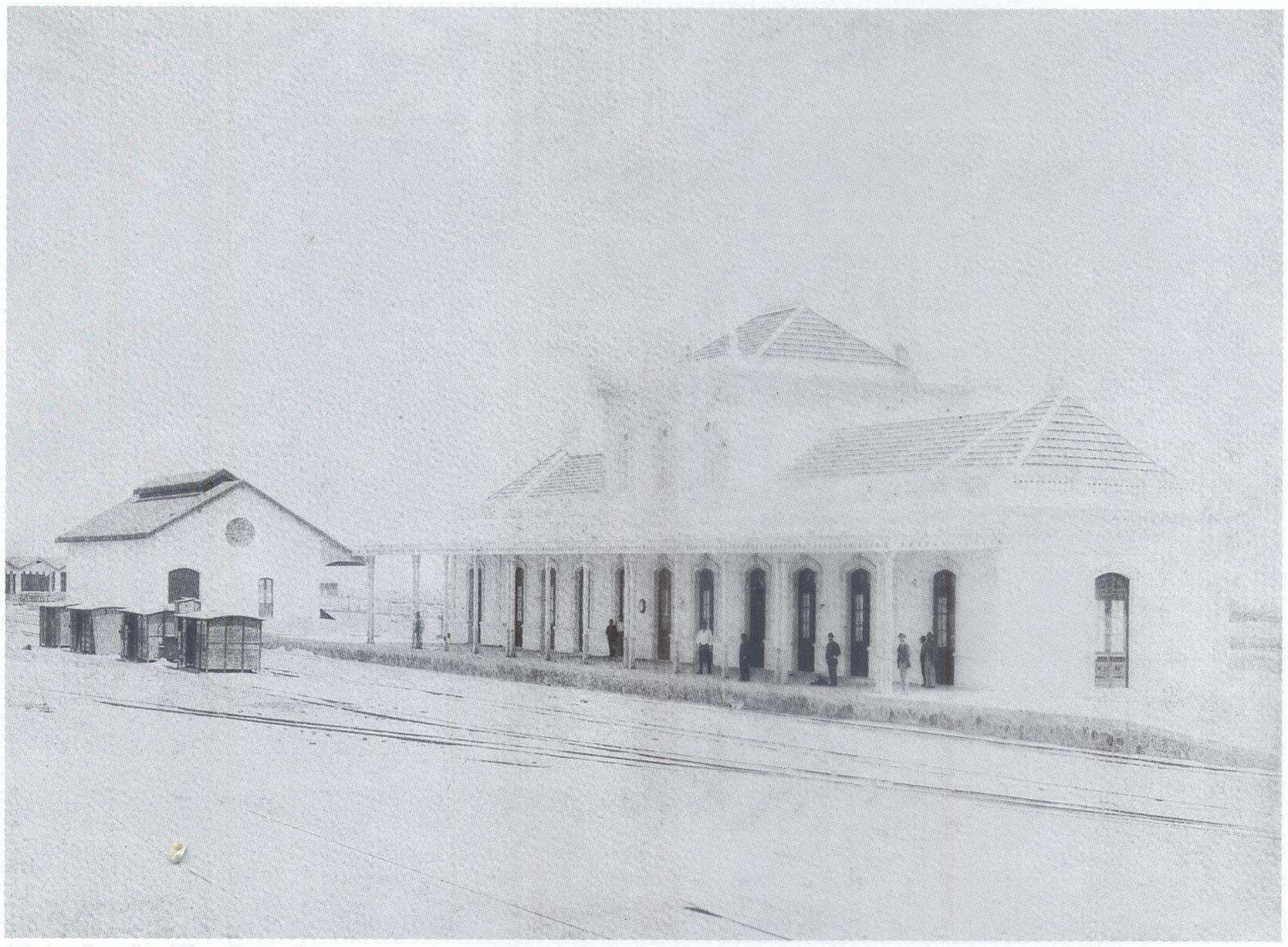
Duas estações idênticas foram importadas da Inglaterra e montadas no Brasil em 1874 pela companhia inglesa construtora da linha, a primeira do Rio Grande do Sul, denominada *Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Railway Company Limited.* Somente a estação de São Leopoldo ainda existe, reconstruída de acordo com levantamento fotográfico, abrigando o Museu do Trem. As paredes são revestidas de zinco, sendo a estrutura de madeira, como também os lambrequins do telhado. A cobertura de múltiplas águas, com inclinação média, possuía telhas planas de ardósia, que haviam desaparecido na época da restauração. A única telha original encontrada serviu como modelo para as peças de cimento amianto fabricadas especialmente para o prédio. Os acréscimos que o descaracterizavam foram suprimidos e o prédio voltou a sua forma original. Internamente apresenta espaço único, que serve como sala de exposições para o acervo do Museu do Trem.



Estação de São Leopoldo

2. ESTAÇÕES DE MÉDIO E GRANDE PORTE NO PERÍODO DE 1883 A 1910

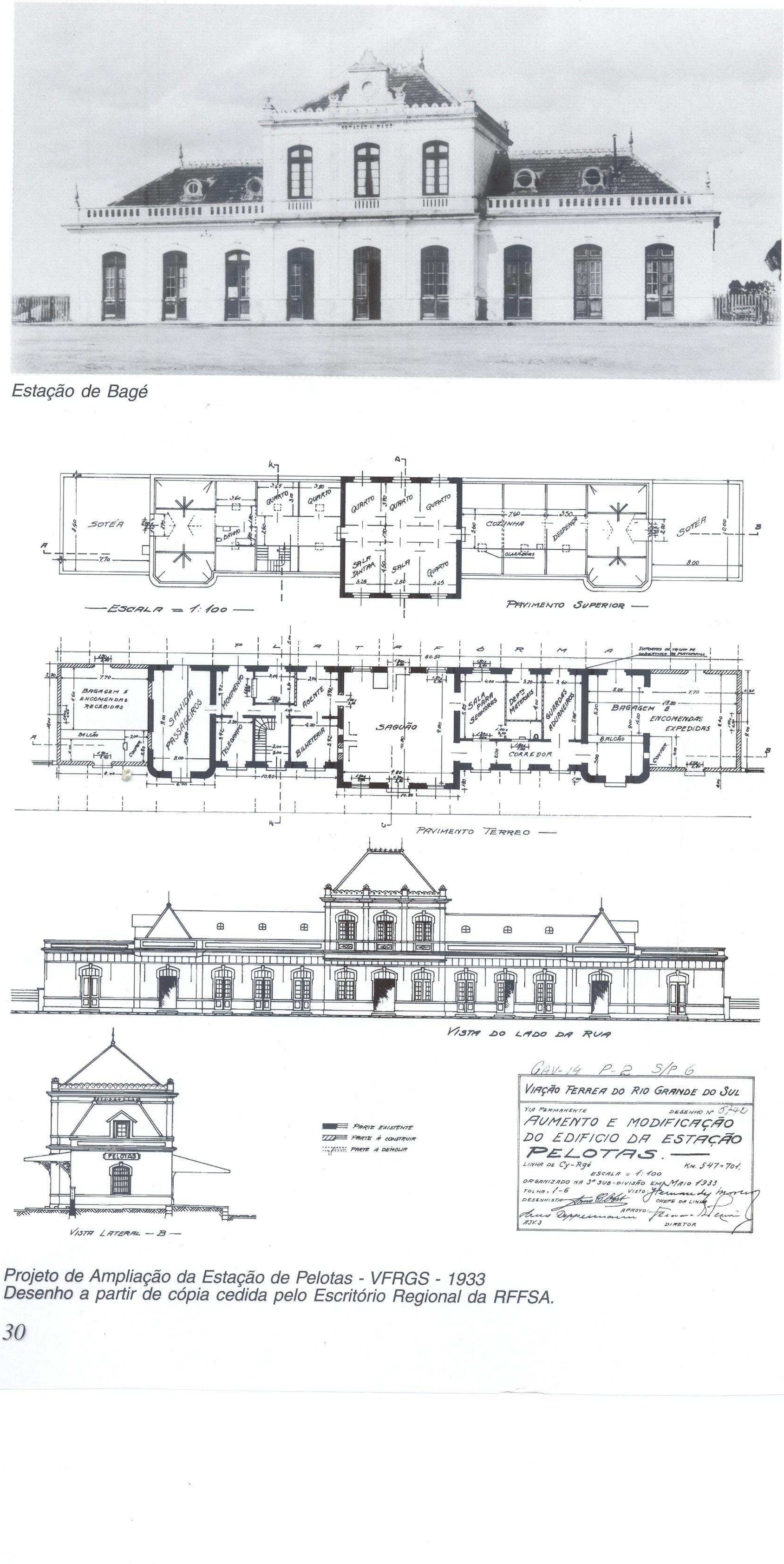
A característica principal destas estações é o partido arquitetônico utilizado. Os prédios são constituídos por um bloco central em dois pavimentos, com duas alas laterais térreas de dimensões variadas. No caso das estações de Cachoeira e Santa Maria, originalmente existia apenas um anexo lateral. Todas possuíam platibandas e coberturas destacadas sobre a plataforma, sustentadas por estruturas de ferro. Existem diferenças de ordem formal, dependendo da linha e da firma construtora.



Estação de Rio Grande

a. Linha Rio Grande – Bagé – Cacequi

- *Estação de Rio Grande* – 1884
- *Estação de Pelotas* – 1884
- *Estação de Bagé* – 1884
- *Estação de Pedro Osório - 1887*



Estação de Bagé

Projeto de Ampliação da Estação de Pelotas - VFRGS - 1933
Desenho a partir de cópia cedida pelo Escritório Regional da RFFSA.

As três primeiras estações foram construídas no mesmo período, segundo um modelo padronizado dos construtores da linha, variando apenas as dimensões de cada edificação. São prédios térreos longitudinais com corpo central em dois pavimentos, onde se situa o acesso principal, protegido por marquise de ferro. Apresentam platibanda vazada com balaústres e frontão central, cunhais e pilastras. As aberturas têm verga em arco abatido, caixilhos de vidro e bandeira fixa. Os quatro prédios possuíam águas furtadas com cobertura curva nas alas laterais, para iluminação e ventilação de espaços pertencentes à residência do agente, situados sob o telhado em forma de mansarda. Na estação de Pelotas as águas furtadas não mais existem.

A estação de Rio Grande sofreu poucas alterações, com exceção da cobertura sobre a plataforma, que era diferente da atual conforme foto antiga existente no Museu do Trem. Quanto ao prédio de Pelotas, os projetos de aumento e modificação desta estação datam de 1929 e 1933, quando foram acrescentados depósitos de bagagens nas duas extremidades da edificação e terraços descobertos na parte superior, denominados *sotéias* nas plantas originais. A estação de Bagé perdeu suas características originais ao ser reconstruída e ampliada após um incêndio, ocorrido em 1926. A estação de Pedro Osório, inicialmente denominada Piratini, foi construída três anos depois das demais, em 1887. Encontra-se em bom estado de conservação e tem as mesmas dimensões da primeira estação de Bagé, conservando suas características originais, a não ser a cobertura sobre a plataforma, que inicialmente era idêntica à de Rio Grande.



Estação de Pedro Osório

b. Linha Porto Alegre – Uruguaiana

Estação de Santa Maria – 1885

Estação de Cachoeira do Sul – 1883



Estação de Santa Maria

Trata-se de prédios de dois pavimentos com coberturas em quatro águas e duas fachadas principais semelhantes (uma voltada para a rua e outra para os trilhos), onde funcionava a estação de passageiros propriamente dita. O sistema de composição e seus elementos arquitetônicos evidenciam o classicismo da obra, como eixo de simetria, platibanda, cimalha, pilastras que delimitam os panos da fachada, frontão central. Aos anexos laterais ao prédio central da estação de Santa Maria foram construídos posteriormente, abrigando outras funções como armazéns, depósitos, *buffet*, sanitários, sendo prédios de grande simplicidade formal, ao contrário do bloco principal. A estação de Cachoeira do Sul, construída em 1883 e demolida em 1975, era constituída de um prédio assobradado com as mesmas características de Santa Maria, possuindo um anexo térreo com cobertura em duas águas e beiral.

c. Linha Santa Maria – Marcelino Ramos

Cruz Alta – 1894

A estação de Cruz Alta situa-se na linha férrea que liga o Rio Grande do Sul a São Paulo, cujo trecho inicial foi construído pela empresa belga conhecida como SOB (Compagnie de Chemins de Fer Sud Ouest Brésilien). O partido geral deste prédio assemelha-se às estações da linha Rio Grande - Bagé, com algumas diferenças de ordem formal. Trata-se de um prédio longitudinal térreo, seccionado por um bloco central de dois pavimentos. Apresenta platibandas fechadas e desprovidas de ornamentação, com telhados de quatro águas. Os vãos possuem verga em arco abatido com bandeira de vidro fixa. Uma característica marcante desta estação é a estrutura de ferro que sustenta a cobertura sobre a plataforma de embarque, constituída por mãos francesas de ferro curvo (feitas com trilhos).

O desenho da estrutura é semelhante ao da estação de Santa Maria, sendo porém mais elaborado e complexo. A fachada principal é sóbria, não apresentando elementos ornamentais como as demais estações citadas (frontão, platibanda com balaustrada, etc.).

d. Ramal Montenegro – Caxias do Sul

Montenegro - 1909

Caxias do Sul - 1910

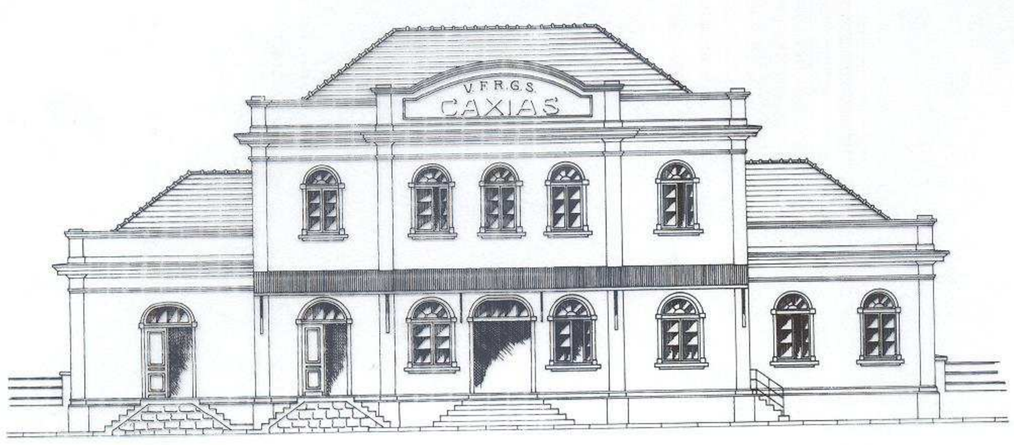
A estação de Montenegro originalmente possuía o mesmo partido arquitetônico dos prédios da linha Rio Grande - Bagé, apesar de ter sido construída bem mais tarde. Era um prédio térreo com corpo central em dois pavimentos, platibanda e frontão central. A reforma sofrida no anos 40 alterou substancialmente suas características, tendo sido acrescentado um pavimento às duas alas térreas. As aberturas, originalmente em arco pleno, atualmente possuem verga reta, com exceção dos vãos existentes na fachada da plataforma, no andar térreo. A platibanda original foi substituída por beirais e calhas.



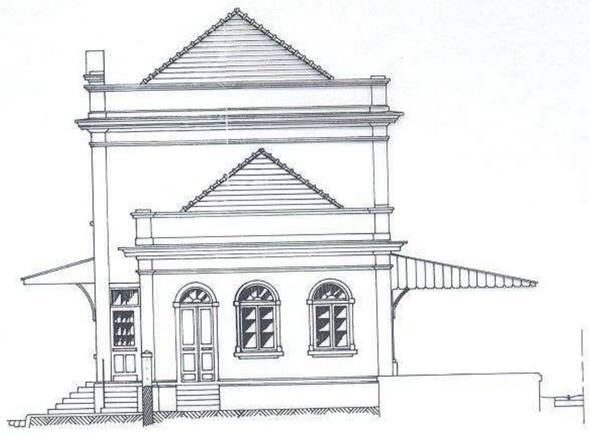
Estação de Montenegro

A estação de Caxias do Sul, localizada na extremidade do ramal Montenegro – Caxias, foi construída um ano depois. A volumetria e as características formais do prédio original eram bastante diferentes de seu aspecto atual, assemelhando-se à estação férrea de Santa Cruz, construída em 1905. Através de fotografias pertencentes ao acervo do Arquivo Histórico Municipal de Caxias do Sul, verifica-se que o prédio original possuía frontão triangular na fachada principal, duas alas laterais com telhado em duas águas, beirais e pequenas janelas ladeadas por óculos nas fachadas laterais. Passou por uma grande reforma em 1929 (o projeto de ampliação data de 1928). O prédio atual é constituído por um corpo central em dois

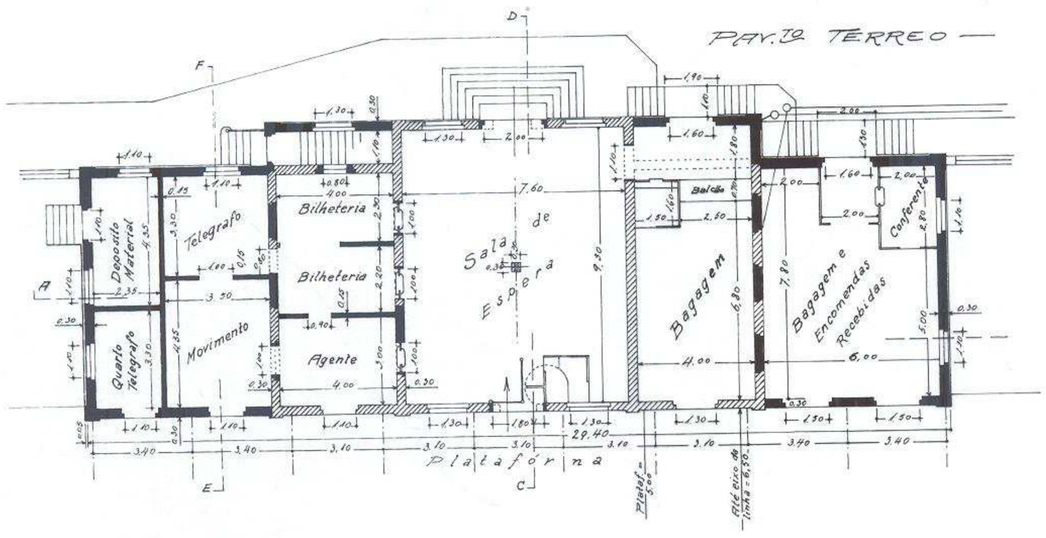
pavimentos e duas pequenas alas laterais térreas, com telhados em quatro águas e platibanda fechada, com um frontão central curvo que marca a entrada principal. Além da platibanda, possui elementos característicos como cimalha com frisos, pilastras, molduras em massa enquadrando os vãos. As aberturas são em arco pleno, com bandeiras fixas de vidro. Como em outras estações desta época, o andar térreo destinava-se aos serviços e ao setor administrativo, com sala de espera para os passageiros, bilheteria, sala de telegrafia, depósitos de mercadorias e bagagens. O andar superior servia como residência para o agente.

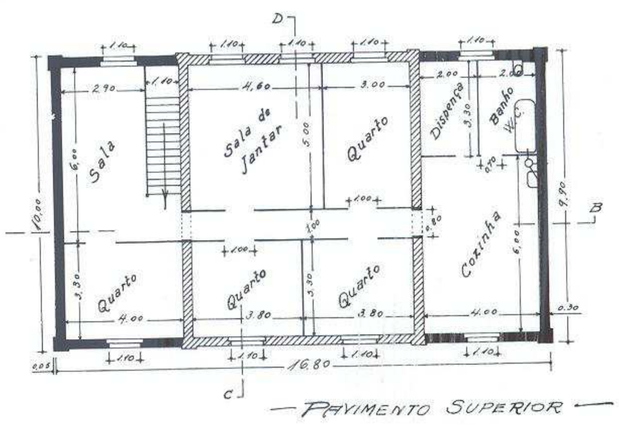


— VISTA PRINCIPAL —



— VISTA LATERAL —





— PAVIMENTO SUPERIOR —

— LEGENDA:

PAREDES:

= EXISTENTE

= Á DEMOLIR

= Á CONSTRUIR

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL

VIA PERMANENTE — DESENHO Nº 3692

— PLANTA DO AUGMENTO DO EDIFICIO DA ESTAÇÃO DE CAXIAS: —

LINHA DE: MNT - Cx. — KM 117,170

ESCALAS INDICADAS

ORGANIZADO NA 3ª SUB-DIVISÃO EM - SETEMBRO 1928

FOLHA - 1/2 — VISTO: Chefe da Linha

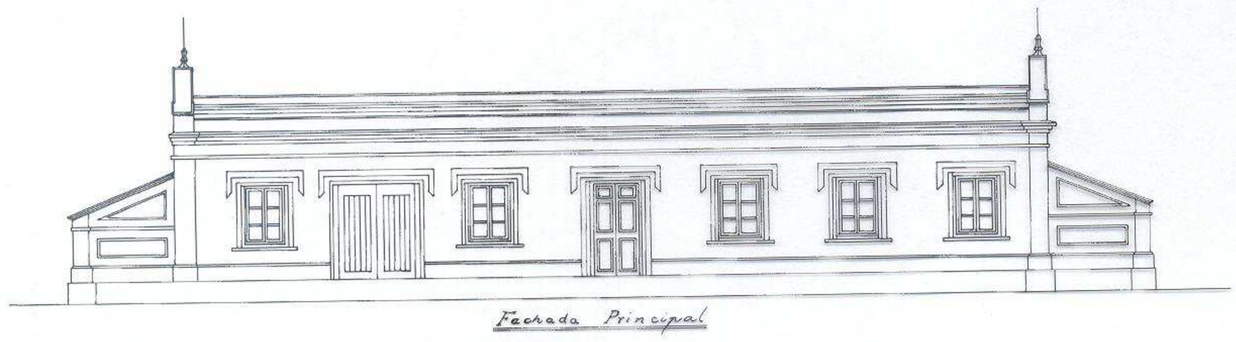
DESENHISTA: — APROVO: — DIRETOR

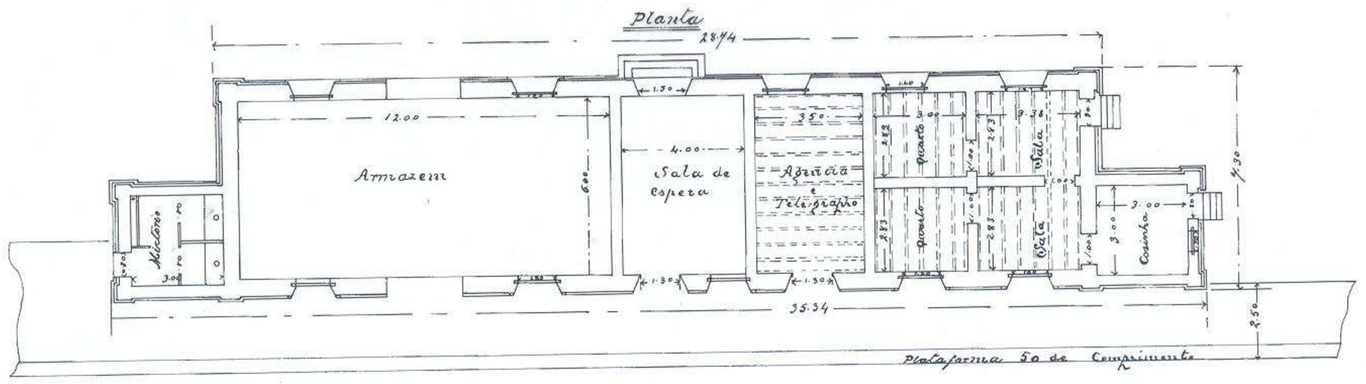
TAJY-3

Projeto da estação de Itaqui
Desenho a partir de cópia cedida pelo Escritório Regional da RFFSA

3. ESTAÇÕES DA BGS – BRAZIL GREAT SOUTHERN

- *Barra do Quaraí* – 1887
- *Itaqui* – 1888







Plotino Soares
Dep.to Fiscal
10/3/87

DESENHO Nº 18 A

E. DE F. B. C. S.

PLANTA

DA ESTAÇÃO DE ITAQUY

ESCALA 1:100

Projeto de aumento da estação de Caxias do Sul
Desenho a partir de cópia cedida pelo Escritório Regional da RFFSA

A companhia inglesa "The Brazil Great Southern Railway Company, Ltd.", conhecida como BGS, foi autorizada a funcionar no Império em 1883, para construir uma ferrovia que ligasse Barra do Quaraí, na divisa com o Uruguai, a Uruguaiana e Itaqui, na fronteira com a Argentina. A estação de Barra do Quaraí, inaugurada em 20.08.1887, é praticamente idêntica ao projeto da estação de Itaqui (1887), inaugurada em 30.12.1888.

O aspecto formal destes dois prédios é bastante diferente das demais estações do Estado, mas o programa é similar. São prédios longitudinais de um pavimento, com as duas fachadas maiores diferentes entre si. A fachada voltada para a rua possui platibanda, porém o lado voltado para os trilhos tem cobertura com beiral prolongada sobre a plataforma. As fachadas laterais são coroadas por um frontão triangular com sóbria ornamentação geométrica, que sobressai bem acima do telhado. Este frontão característico foi encontrado apenas nestes dois prédios, que também apresentam cunhais, cimalha com frisos e vãos com molduras em massa, sempre com motivos geométricos. Nas duas fachadas laterais existem edículas, com pé direito mais baixo, destinadas a instalações sanitárias públicas, de um lado, e a cozinha do outro lado.

De acordo com a planta baixa da estação de Itaqui, o prédio servia também como residência do agente. Na parte central da edificação situavam-se a sala de espera para os passageiros, agência e telégrafo, com um grande depósito de um lado, denominado armazém. Ligado a este, porém com acesso externo e pé direito mais baixo, encontrava-se o mictório. No lado oposto do prédio ficavam as

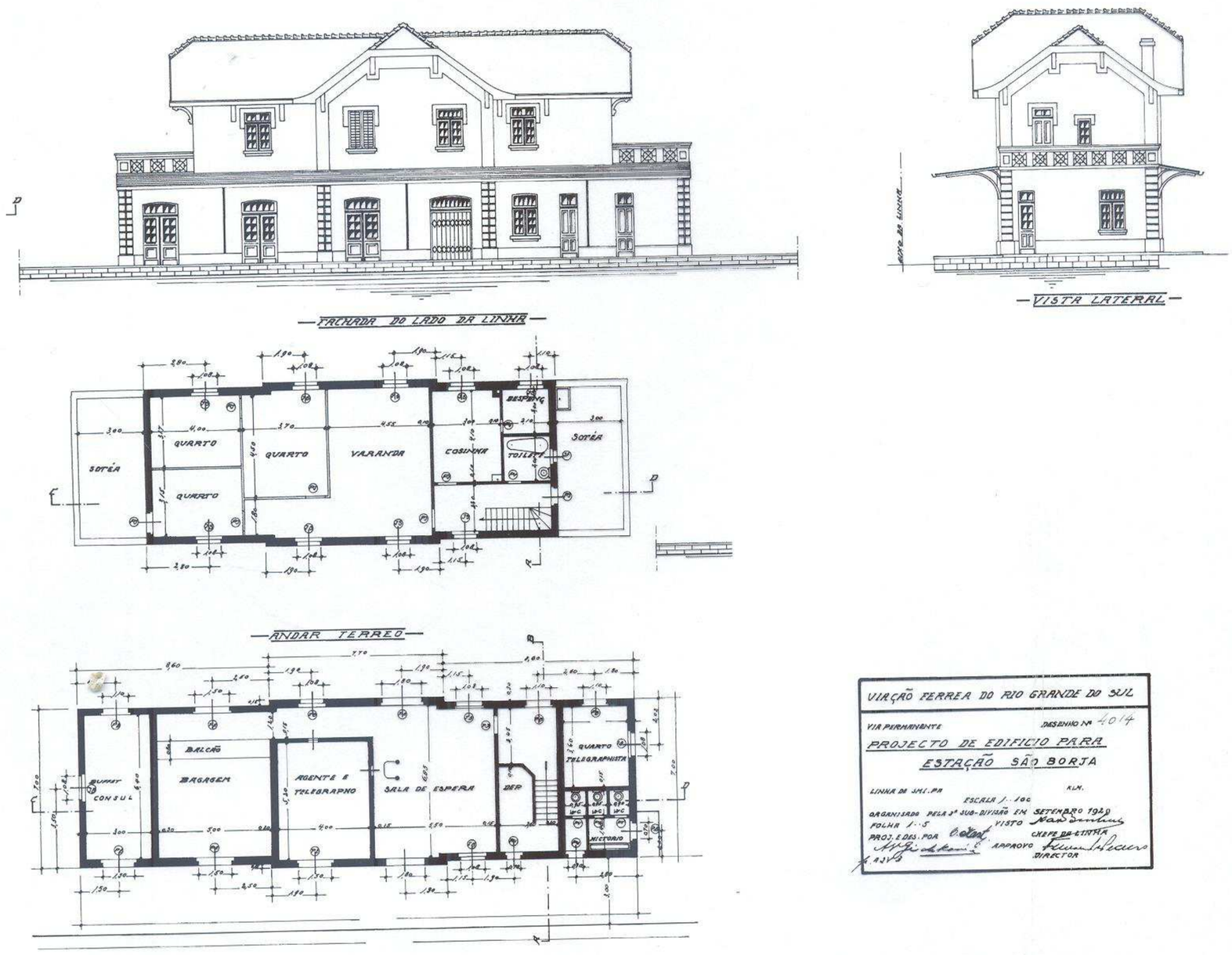
dependências destinadas à moradia do agente e sua família, com uma planta pouco elaborada constituída por duas salas, dois quartos e cozinha. O setor residencial não possuía sanitários.

Não possuímos imagens da estação de Itaqui na época de sua inauguração. Se foi construída de acordo com o projeto de 1887, sofreu grandes alterações, restando poucas características originais.

A primeira estação de Uruguaiana, também inaugurada pela BGS em 1887, teria sido reformada e alterada em 1947. De acordo com as cópias de fotografias enviadas ao IPHAE, a estação original possuía características bem diferentes das outras duas estações da BGS.

4. ESTAÇÕES-PADRÃO DA VFRGS / ANOS 30 E 40

- *Cacequi* : 1890 (primeiro prédio); prédio atual construído em data ignorada
- *Alegrete:* 1907 (primeiro prédio); prédio atual construído em data ignorada
- *São Borja*: 1913 (primeiro prédio); 1929 (projeto do prédio atual)
- *Jaguari*: 1919 (primeiro prédio); 1935 (prédio atual)
- *Dom Pedrito*:1923 (primeira estação); 1943 (prédio atual)
- *Jaguarão*:1932 (prédio atual)
- *Canoas:* 1874 (primeiro prédio); 1934 (prédio atual)
- *Campo Bom:* 1903 (primeiro prédio);1935 (prédio atual)
- *Santiago*: 1935 (prédio atual)
- *Villa Siqueira*: 1938 (praia do Cassino - Rio Grande)
- *São Luiz Gonzaga:* 1943 (prédio atual)



Projeto da estação de São Borja
Desenho a partir de cópia cedida pelo Escritório Regional da RFFSA

Estes prédios foram inaugurados nas décadas de 30 e 40 pela VFRGS, constituindo um projeto padrão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Na maioria, foram construídos para substituir estações antigas em diversos pontos do Estado. O projeto da estação de São Borja, existente nos arquivos da RFFSA, é datado de setembro de 1929, assim como o projeto de Canoas.

O aspecto formal destas estações difere bastante das demais estações férreas do Estado, com exceção do prédio de Canela, que possui características semelhantes. As coberturas em múltiplas águas com telha francesa têm inclinação acentuada, sendo cortadas por pequenos panos de telhados triangulares (tacaniças-anãs) e possuindo largos beirais. Os prédios de dois pavimentos são construídos paralelamente à via férrea, possuindo um corpo central com duas ou

três janelas e dois corpos laterais com comprimento variável. Dentro deste modelo, a maior estação é a de Cacequi, e as de São Borja e Canoas têm projeto idêntico.

A autoria deste modelo arquitetônico não pôde ser determinada, visto que as assinaturas nos selos dos projetos originais de São Borja e Canoas estão parcialmente ilegíveis. Identificou-se a assinatura do diretor da VFRGS na época, Fernando Pereira; o nome que consta em *projetado e desenhado por* poderia ser B. Hast ou B. Kast, mas não foi encontrado registro de arquitetos de origem alemã com estes nomes que tivesse desenvolvido atividade profissional no Rio Grande do Sul naquela época. Havia outros profissionais de ascendência germânica trabalhando na VFRGS no mesmo período, cujas assinaturas constavam com freqüência nos selos dos projetos desde o final da década de 20 até os anos 40. Eram Arno C. Obst e Arno Deppermann, o primeiro como *desenhista e projetista* e o segundo como *engenheiro ajudante*. Segundo levantamento do prof. Günter Weimer, Arno Carl Obst foi arquiteto muito ativo em Porto Alegre nas décadas de 1920, 30 e 40, tendo projetado, além de residências suburbanas, os colégios Rosário e Champagnat; Arno Hugo Deppermann foi professor da Gewerbeschule, a escola de ofícios mantida pela comunidade alemã local. Talvez a tradição germânica destes profissionais explique o modelo de estação utilizado pela VFRGS por mais de dez anos, com seus telhados inclinados de feição européia.

Quase todas estas estações possuíam terraços descobertos nas duas extremidades, denominados *sotéias* nas plantas originais; na estação de Campo Bom os terraços laterais foram fechados e cobertos, e no prédio de Cacequi existe apenas um terraço.

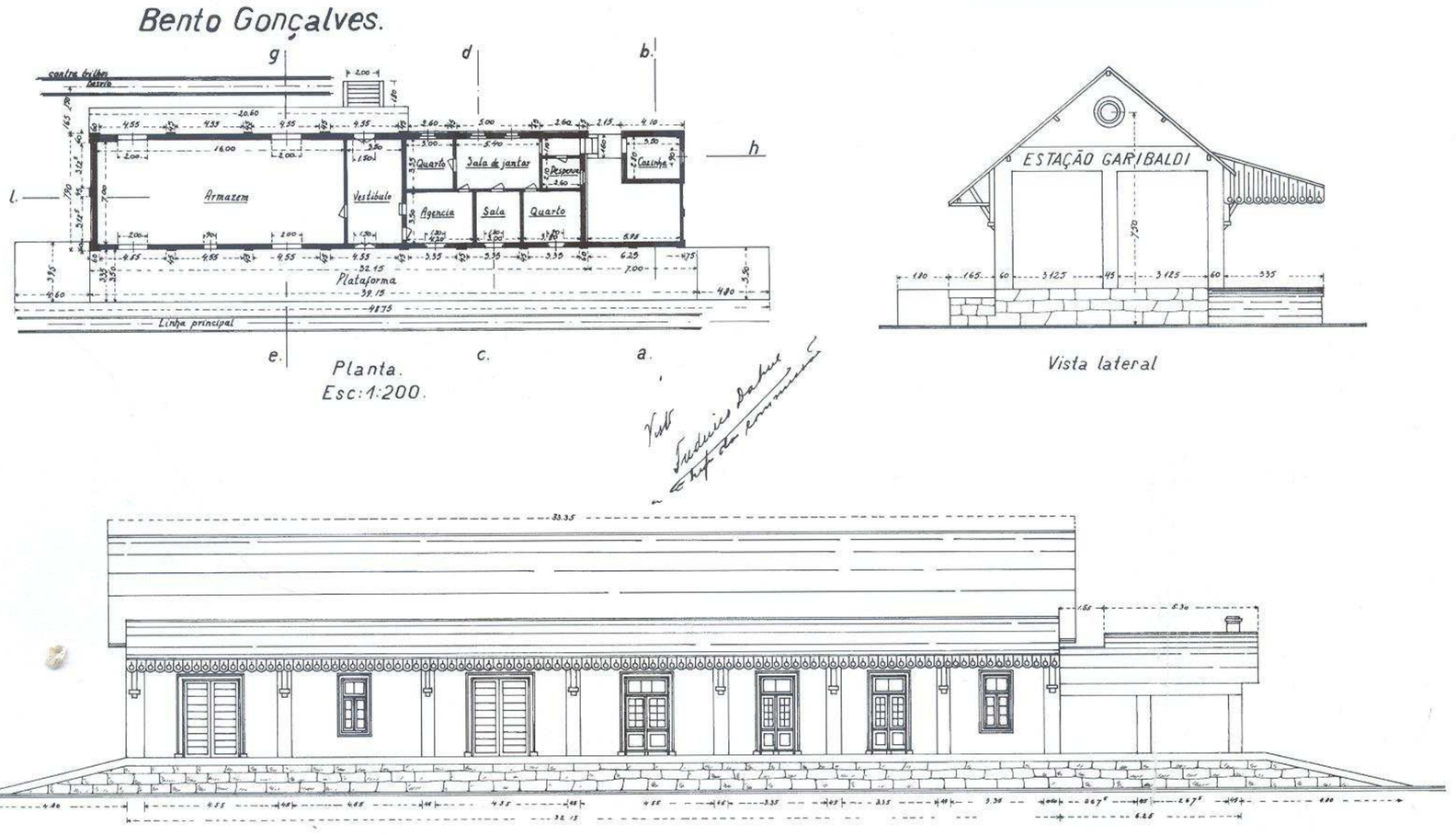
As aberturas são de verga reta no andar superior, sendo as janelas com venezianas. No térreo, possuem arco abatido, com bandeira fixa de vidro.

O programa básico destas estações, tomando-se como modelo as plantas baixas das estações de Cacequi, São Borja e Canoas, inclui sala de espera, sala do agente e telégrafo, setor de atendimento com depósito para bagagens, quarto do telegrafista e sanitários no andar térreo. No pavimento superior localizava-se a residência do agente, com "varanda", cozinha, despensa, toilete e três dormitórios, com acesso aos terraços laterais.

A estação de Cacequi provavelmente passou por duas grandes reformas nas décadas de 30 e 40, segundo os projetos de alteração e ampliação encontrados nos arquivos da RFFSA, datados de 1931 e 1943. Não foram encontradas as plantas originais mas, a partir de foto sem data existente no Museu do Trem, percebe-se que originalmente a estação possuía aspecto formal semelhante à gare de Santa Maria. Pode-se supor que a reforma ocorrida na década de 30 alterou suas características, adaptando o prédio ao projeto padrão da VFRGS deste período, mas não existem documentos que comprovem de maneira conclusiva esta hipótese.

5. ESTAÇÕES DE DUAS ÁGUAS COM ESTRUTURA DE MADEIRA NA LINHA SANTA MARIA – MARCELINO RAMOS E NO TRECHO CARLOS BARBOSA – BENTO GONÇALVES

- *Carlos Barbosa* - 1909
- *Farroupilha* – 1910
- *Sertão* - 1910
- *Erechim* - 1910
- *Gaurama* - 1910
- *Viadutos* - 1910
- *Marcelino Ramos* – 1910
- *Garibaldi* - 1918
- *Bento Gonçalves* - 1919
- *São Pedro do Sul* - 1919



Projeto da estação de Garibaldi
Desenho a partir de cópia cedida pelo Escritório Regional da RFFSA

São estações localizadas nas linhas férreas construídas pela empresa belga *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*. A maior parte delas situa-se no ramal que ligava Montenegro à região serrana de colonização italiana, e as outras estão no trecho final da linha Santa Maria – Marcelino Ramos, também construído pela Auxiliaire.

São prédios de pequeno e médio porte, com telhado em duas águas e cobertura sobre a plataforma sustentada por mãos-francesas de madeira similares em todas estas estações. Suas dimensões variam no sentido longitudinal, dependendo do número de módulos: A estação de Farroupilha é pequena, a de Carlos Barbosa tem tamanho intermediário e as de Marcelino Ramos e Erechim são as maiores. Existem diferenças formais entre os prédios: alguns possuem dois óculos nas fachadas laterais (C. Barbosa, S. Pedro do Sul, M. Ramos, Gaurama) e outros apenas um óculo (Garibaldi e B. Gonçalves).

A estrutura de sustentação da cobertura sobre a plataforma consiste em pesadas peças de madeira maciça, apoiadas em pilastras na parede. Os vãos apresentam verga reta ou arco abatido, com molduras em massa. As esquadrias de madeira possuem bandeira fixa e caixilhos de vidro. Os projetos originais das estações de Garibaldi e Bento Gonçalves mostram lambrequins nas extremidades dos beirais.

Estes projetos originais, existentes nos arquivos da RFFSA, não possuem selo, impossibilitando a identificação de data e autoria. Existe apenas a assinatura de Frederico Dahne, *Chefe da Commissão*.

6. ESTAÇÕES DE PEQUENO PORTE NA LINHA PORTO ALEGRE – URUGUAIANA

- *Estiva* – 1885 – Município de Restinga Seca
- *Dilermando de Aguiar* – 1890
- *Umbu* – 1890 – Município de Cacequi
- *Monte Alegre* - 1883 - Município de General Câmara



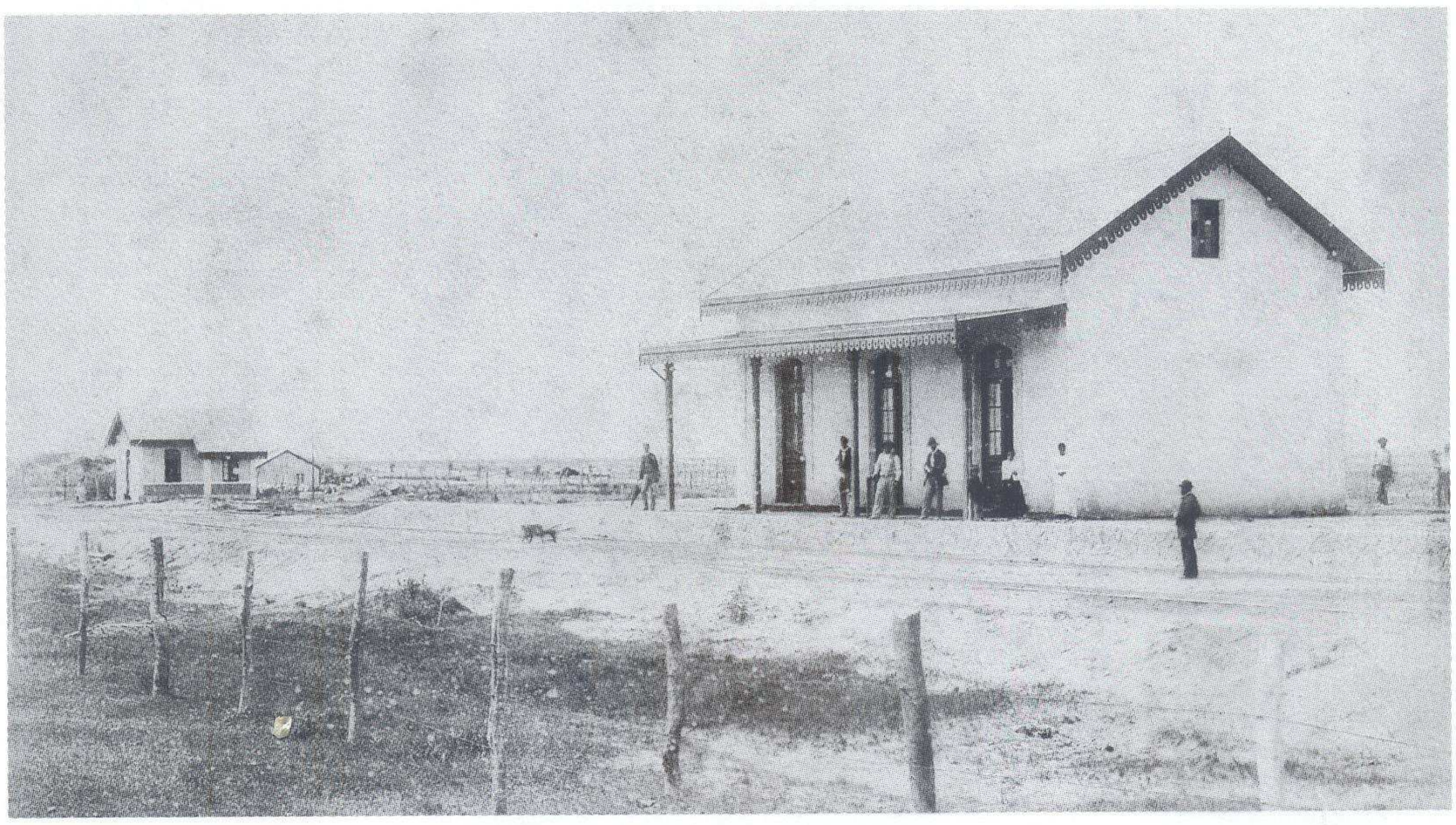
Estação de Monte Alegre. Data: 2001

São estações com a mesma volumetria, apresentando telhado de duas águas em dois níveis diferentes, um deles sobre a estação de passageiros propriamente dita e outro sobre a área de depósito, identificada claramente por uma porta larga de duas folhas. Há uma diferenciação no telhado marcando a porta de acesso principal. A cobertura sobre a plataforma é sustentada por estrutura de ferro liso e arqueado, apoiada em pilastras existentes na parede.

As estações de Estiva, Umbu e Monte Alegre possuem vãos em arco pleno; na de Dilermando de Aguiar, são de verga reta. As esquadrias de madeira têm bandeira; as janelas apresentam caixilhos de vidro e venezianas. Há ornamentos em massa emoldurando os vãos e marcando cunhais e pilastras. Nas estações de Estiva e Dilermando de Aguiar observa-se idêntico detalhe em massa com desenho escalonado na fachada lateral, junto ao beiral.

7. ESTAÇÕES DE PEQUENO PORTE NA LINHA RIO GRANDE – BAGÉ – inauguradas em 1884

- *Quinta* (Rio Grande)
- *Povo Novo* (Rio Grande)
- *Capão do Leão*
- *Passo das Pedras* (Pelotas)
- *Basílio* (Herval)
- *Cerro Chato* (Herval)
- *Nascente* (Pedras Altas)
- *Pedras Altas*
- *Santa Rosa – atual Seival* (Candiota)
- *Rio Negro – atual Hulha Negra*



Estação de Quinta no Município de Rio Grande

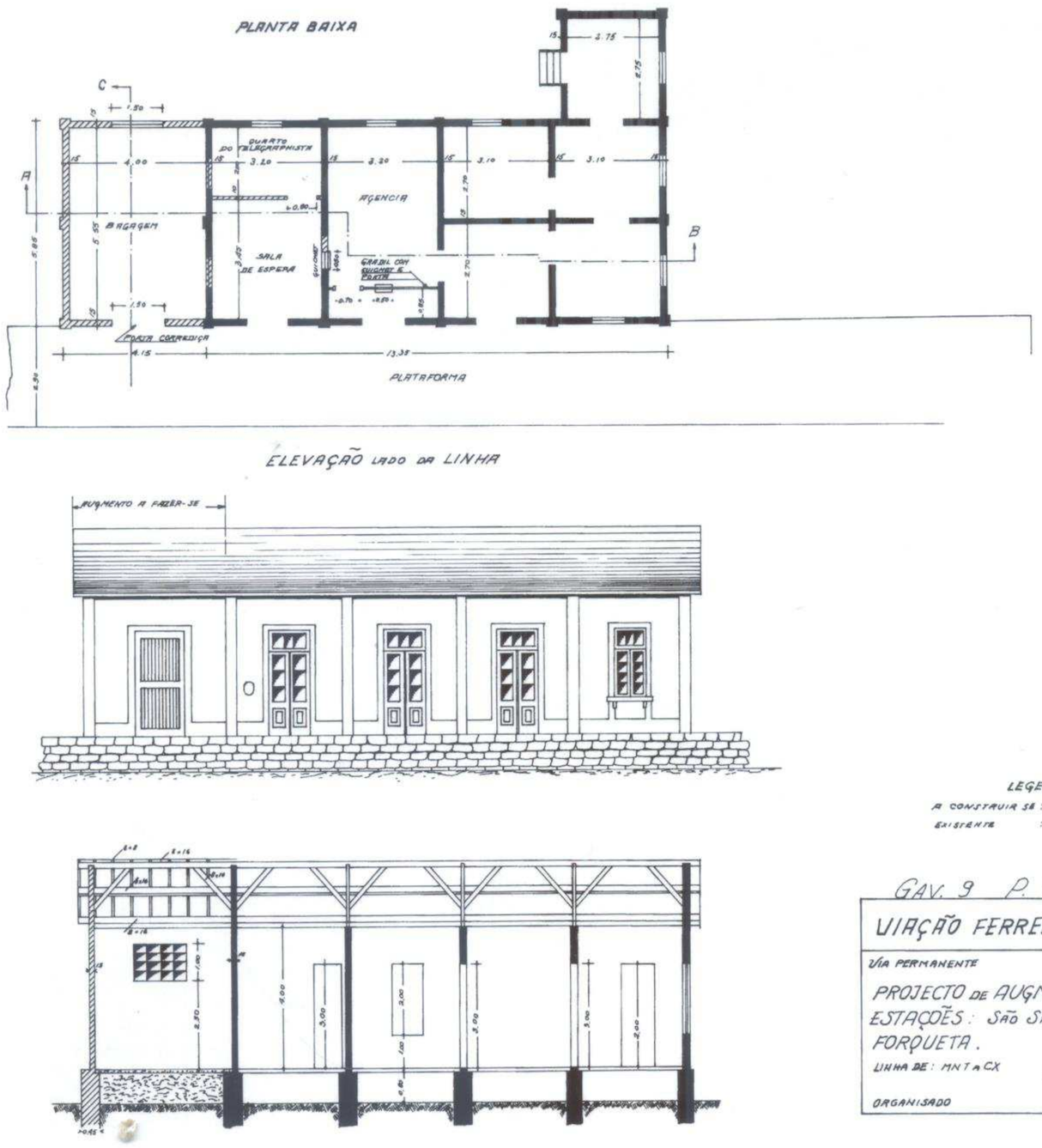
São pequenas estações de alvenaria com telhado em duas águas, com forte inclinação, apresentando cobertura independente sobre a plataforma. De acordo com fotos de época, as extremidades dos beirais possuíam lambrequins de madeira. A fachada da plataforma possui três portas de duas folhas com caixilhos de vidro, bandeira envidraçada e verga em arco abatido. Cada fachada lateral apresenta uma pequena janela na parte superior da empena.

Com exceção da estação de Passo das Pedras, as demais foram fotografadas para o presente trabalho. Verificamos que muitas estão deterioradas e descaracterizadas. A estação de Capão do Leão está abandonada, com a cobertura sobre a plataforma em péssimo estado. As dimensões do prédio são maiores que as outras estações deste tipo (possui cinco portas na fachada da plataforma).

A estação de Basílio foi restaurada recentemente, encontrando-se em bom estado de conservação. O sítio ferroviário de Basílio inclui outros prédios, e o conjunto recuperado atualmente é utilizado como sub-prefeitura.

8. ESTAÇÕES DE PEQUENO PORTE NO RAMAL MONTENEGRO - CAXIAS DO SUL

- *São Salvador* - 1909
- *Nova Sardenha* - 1910 - Município de Farroupilha
- *Forqueta* - 1910 - Município de Caxias do Sul



Projeto de aumento nas estações de São Salvador, Nova Sardenha e Forqueta
Desenho a partir de cópia cedida pelo Escritório Regional da RFFSA

São pequenas estações de alvenaria com planta em L e prolongamento da cobertura sobre a plataforma.

De acordo com projeto de aumento encontrado nos arquivos da RFFSA, referente à estação férrea de São Salvador, a planta original incluía sala de espera, quarto do telegrafista e agência, estando este espaço ligado a outros compartimentos sem destinação especificada em planta (provavelmente trata-se da residência do agente).

Os vãos possuem vergas retas e molduras em massa, e as esquadrias de madeira seguem o mesmo padrão das demais estações do Estado, possuindo caixilhos de vidro e bandeira fixa na fachada da plataforma. Nas demais fachadas os vãos apresentam janelas de guilhotina sem bandeira.

9. ESTAÇÕES DE MÉDIO PORTE / TELHADO EM QUATRO ÁGUAS

9.a Variante Barreto - Diretor Pestana

- *Vasconcelos Jardim* - 14.03.1938
- *General Luz* - 14.03.1938
- *Fanfa* - 14.03.1938
- *General Neto* - 14.03.1938

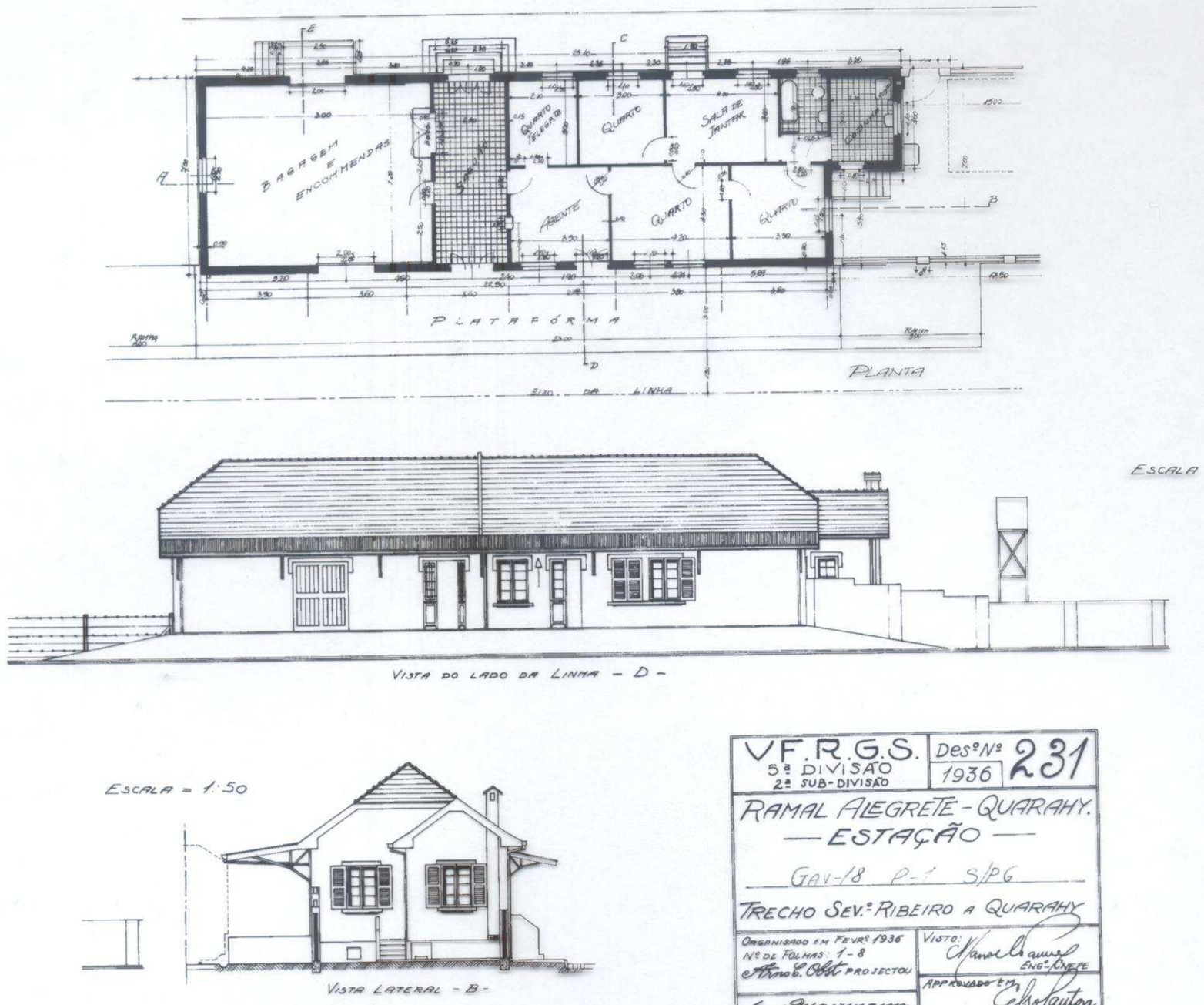
A primeira destas estações localiza-se no município de Nova Santa Rita, recentemente emancipado de Canoas. As outras três pertencem ao município de Triunfo.

São quatro estações idênticas, inauguradas por ocasião da abertura ao tráfego da Variante Barreto - Diretor Pestana, que encurtou a viagem de Uruguaiana a Porto Alegre em mais de 50 quilômetros, por via férrea. Os prédios são térreos e longitudinais, possuindo cobertura de telha francesa em quatro águas, que se prolongava sobre a plataforma, de acordo com fotos antigas. Atualmente a cobertura da plataforma é independente, com telhas de fibrocimento. A estrutura de sustentação deste telhado é de ferro curvo (trilhos). Protegendo as duas portas da fachada posterior, existem pequenas coberturas individuais, também com estrutura de trilhos. Os quatro prédios possuem mureta de alvenaria na cobertura separando a área de depósito da área destinada aos passageiros. As duas águas do telhado de maiores dimensões são cortadas por pequenos panos de telhado triangulares (tacaniças), que dão às fachadas laterais um perfil característico.

Os vãos têm verga reta, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e molduras em massa lisa. Algumas janelas possuem venezianas.

Há um pequeno anexo de duas águas aposto a uma das fachadas laterais. As quatro estações possuem pátio cercado e limitado por um pequeno banheiro, com porta para a área externa na estação.

Nos arquivos da RFFSA (Escritório Regional de Porto Alegre - ERPOA) encontra-se o projeto de uma estação no ramal Alegrete - Quaraí, com data de 1936 (não consta o nome da estação). O prédio projetado é idêntico às quatro estações da Variante Barreto - Diretor Pestana, com exceção da estrutura de sustentação sobre a plataforma. No selo constam as assinaturas de Arno C. Obst (*projectou*) e de Arno Deppermann (*eng.º ajudante*).



Projeto de estação para o ramal Alegrete - Quaraí que segue a mesma tipologia
Desenho a partir de cópia cedida pelo Escritório Regional da RFFSA

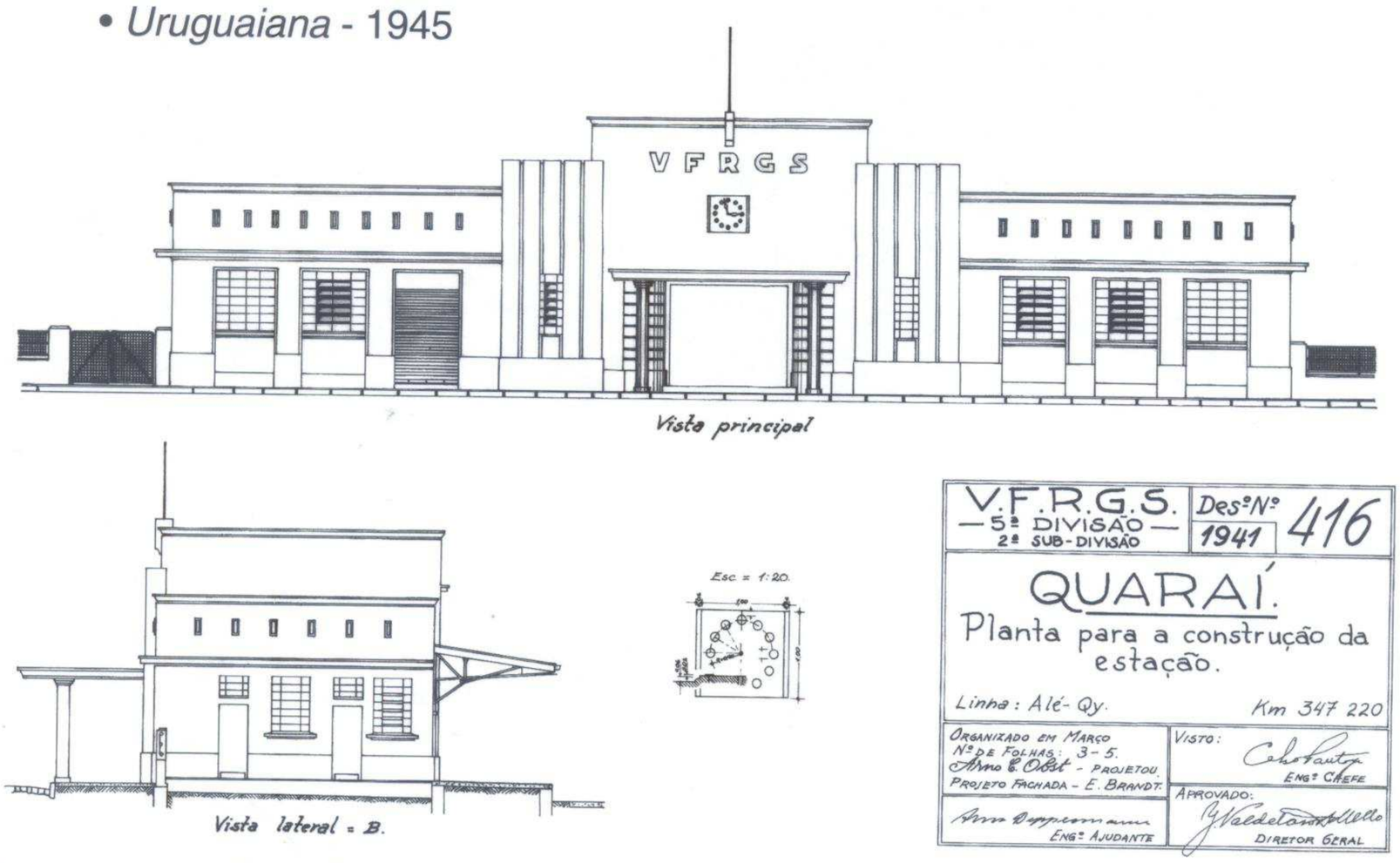
9.b Ramal Cruz Alta - Santa Rosa

- *Cruzeiro* (Esquina) - 10.07.1937
- *Santa Rosa* - 12.05.1940

São dois prédios semelhantes mas com dimensões diferentes, sendo a estação de Cruzeiro menor que a de Santa Rosa. A volumetria da cobertura é praticamente a mesma das estações construídas na Variante Barreto - Diretor Pestana, mas sem a mureta divisória existente no telhado daquelas estações. Apresentam também uma grande simplicidade formal. A seqüência das aberturas é diferente e a estrutura de sustentação sobre a plataforma é de madeira e não de ferro.

10. ESTAÇÕES DE MÉDIO E GRANDE PORTE COM LINHAS *ART-DÉCO*

- *Barreto* - 1938
- *Carazinho* - 1939
- *Quaraí* - 1942
- *Tupanciretã* - 1946
- *Uruguaiana* - 1945



Projeto da estação de Quaraí
Desenho a partir de cópia cedida pelo Escritório Regional da RFFSA

Trata-se de uma nova linguagem arquitetônica utilizada nas edificações da VFRGS, apresentando linhas retas, marcação escalonada do acesso principal, motivos decorativos geométricos. Esses são elementos característicos do movimento *art-déco*, que se seguiu ao ecletismo na arquitetura, e é encontrado com freqüência nas edificações das décadas de 1930 e 1940.

As estações de porte médio nas cidades de Barreto e Carazinho utilizam o mesmo partido arquitetônico, possuindo dois pavimentos, marcação horizontal nas fachadas e corpo central saliente. Deve-se mencionar ainda a grande estação de Uruguaiana, que teria sido totalmente remodelada na década de 1940, passando a apresentar linhas *art-déco*. Possui maiores dimensões que as estações mencionadas anteriormente, tendo como característica marcante uma grande torre em posição lateral.

Já os prédios de Quaraí e Tupanciretã são quase idênticos, diferenciando-se entre si apenas pelo tipo de janelas. De acordo com os relatórios da VFRGS, foi realizado concurso público para o projeto das fachadas da estação de Quaraí, e "o trabalho classificado em primeiro lugar foi aproveitado no plano geral do edifício, já elaborado". O projeto original, com data de 1941, encontra-se nos arquivos da RFFSA, constando no selo os nomes de Arno Obst (*projetou*) e E. Brandt (*projeto fachadas*). A assinatura do primeiro é encontrada nos projetos arquitetônicos da VFRGS desde a década de 1920 até a de 1940, mas sobre E. Brandt não dispomos de outros dados. É interessante observar que o projeto de fachadas vencedor do concurso foi pouco utilizado nas estações ferroviárias do Rio Grande do Sul, tendo sido encontrado apenas nestas duas cidades.

Neste modelo de estação há um pórtico sinalizando o acesso principal, formado por uma marquise plana coberta com tijoleiras de barro e sustentada por duas colunas cilíndricas com base e capitel lisos. O corpo central mais elevado possui dois pavimentos, reforçando a marcação da entrada. A platibanda fechada tem ornamentação geométrica em relevo. Nas duas alas laterais, mais baixas, existe uma larga cimalha com 40 cm de largura, abaixo da platibanda, que divide horizontalmente as fachadas, apresentando o mesmo friso de acabamento existente no arremate superior da platibanda. O detalhamento da cimalha, da platibanda, dos relevos geométricos em massa e da marquise encontram-se no projeto arquivado na RFFSA.

Na fachada posterior, a cobertura sobre a plataforma é sustentada por estruturas de ferro idênticas nas duas estações. Quanto às aberturas, no projeto original da estação de Quaraí as janelas são basculantes. Já a estação de Tupanciretã possui janelas de madeira com caixilho de vidro.

11. ESTAÇÕES DE PEQUENO E MÉDIO PORTE COM MARQUISE E PLATIBANDA

- *Canguçu* - 01.10.1952 (ou 1948)
- *Cerro Largo* - 10.01.1957
- *Rolador* - 10.01.1957



Estações e outros prédios/equipamentos no Ramal Pelotas - Canguçu
Imagem cedida pelo Museu Municipal de Canguçu

A antiga estação de Canguçu situa-se em um ramal isolado da Linha Rio Grande - Bagé, e as de Cerro Largo e Rolador encontram-se no ramal Dilermando de Aguiar - Santiago - Cerro Largo (da linha Porto Alegre - Uruguaiana) que mais tarde foi prolongado até Santo Ângelo, entroncando-se com o ramal que ligava Cruz Alta a Santa Rosa.

Os prédios são térreos, apresentando telhado em quatro águas e platibanda fechada com detalhe escalonado marcando o acesso principal. Há marquise em todo o perímetro da edificação, com vigas invertidas nos prédios de Canguçu (estação e armazém). De acordo com desenho daquela época, esta estação dispunha de hall, armazém para bagagem e encomendas, sanitários "para homens e senhoras", agência, telégrafo, quarto para telegrafia e um *buffet*. As aberturas têm verga reta, sendo as janelas basculantes e algumas portas providas de caixilhos de vidro.

A estação de Canguçu, apesar de estar em boas condições de conservação, foi totalmente modificada e descaracterizada, estando o antigo sítio ferroviário atualmente ocupado por uma cooperativa de laticínios que construiu vários prédios e alterou a antiga estação e o armazém. Só a caixa d'água foi pouco modificada.

A estação de Cerro Largo foi inaugurada depois, possuindo aparentemente as mesmas dimensões. Atualmente encontra-se em ruínas. O telhado e as aberturas desapareceram e até mesmo a platibanda escalonada característica foi demolida, de acordo com fotos atuais.

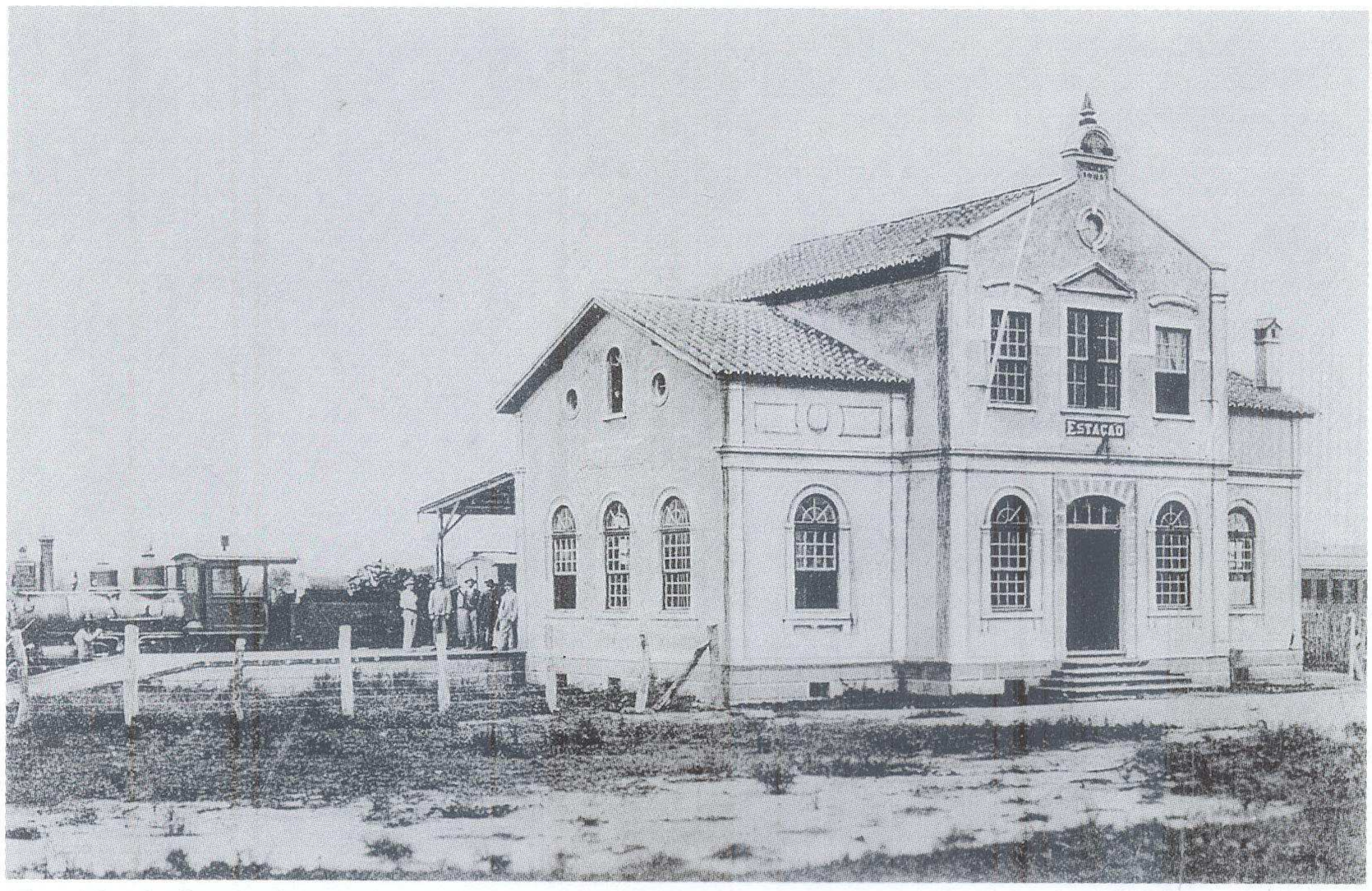
A estação de Rolador possui as mesmas características da de Cerro Largo,

mas suas dimensões são menores. Como a anterior, foi depredada após a privatização, encontrando-se sem cobertura e sem aberturas.

Nos relatórios da VFRGS existem imagens de estações de pequeno porte do final da década de 1930 e início dos anos 40 com características semelhantes, mas sem a marquise de contorno. Trata-se da estação de Guaçupi, inaugurada em 10.11.1937 no município de Júlio de Castilhos, e da segunda estação de Belisário, no município de Panambi, construída em 1942 (o primeiro prédio havia sido inaugurado em 1897). Em ambas aparecem a platibanda com motivo escalonado marcando a entrada principal e o telhado inclinado em quatro águas. As duas estações situam-se na linha Santa Maria - Marcelino Ramos.

ESTAÇÕES COM CARACTERÍSTICAS PRÓPRIAS

- *Rio Pardo* - 1883 - desocupado
- *Restinga Seca* - 1898 - desocupado
- *Passo Fundo* - 1898 - atualmente abriga atividades comunitárias
- *Santo Amaro* - 1883 - atual restaurante
- *Santa Cruz* - 1905 - atual Centro Cultural
- *São Gabriel* - 1909 - atual Museu da FEB - Força Expedicionária Brasileira
- *Ijuí* - 1911
- *Santo Ângelo* - 1921 - atualmente abriga o Memorial Coluna Prestes
- *Canela* - 1922 - atual Centro de Informações Turísticas



Estação de Santa Cruz do Sul

ESTAÇÕES DEMOLIDAS CONHECIDAS

A listagem foi elaborada tendo em vista as linhas férreas, ressaltando-se as estações principais.

LINHA P. ALEGRE - NOVO HAMBURGO - CANELA:

Ildefonso Pinto, **Porto Alegre**, Navegantes (as três no município de Porto Alegre), **Esteio**, **Sapucaia do Sul**, Rio dos Sinos (mun. de São Leopoldo), **Novo Hamburgo** e Hamburgo Velho (mun. de N. Hamburgo), Amaral Ribeiro (mun. de Sapiranga), **Ararica**, Campo Vicente (mun. de Parobé), **Igrejinha**, **Três Coroas**, **Gramado**.

A estação central de Porto Alegre foi inaugurada em 1874, com a abertura ao tráfego da primeira estrada de ferro do Estado, sendo idêntica à Estação de São Leopoldo, ambas importadas pré-fabricadas da Inglaterra. Possuía estrutura e elementos ornamentais de madeira, sendo as paredes externas revestidas de chapas de zinco. O primeiro prédio foi demolido e substituído por uma estação maior, de alvenaria, em 1928. Esta foi demolida no início da década de 1970 e situava-se dentro do espaço atualmente ocupado pela Elevada da Conceição.

A estação secundária de Navegantes ficava em frente à igreja de mesmo nome. O primeiro prédio, de madeira, foi construído por volta de 1886 e substituído por outro de alvenaria por volta de 1929.

A estação de Ildefonso Pinto foi construída ao ser prolongada até o porto a linha municipal Pedra Redonda - Riacho. Em 1924 foi encampada pela VFRGS. O prédio situava-se no espaço atualmente ocupado pela estação central do Trensurb.

Na sede do município de Gramado existiram duas estações ferroviárias: uma primeira em madeira (1922) e a segunda em alvenaria, construída na década de 1939 e demolida em 1964. Ambas localizaram-se no terreno onde atualmente está a estação rodoviária de Gramado.

LINHA PORTO ALEGRE - URUGUAIANA:

Cachoeira do Sul, Inhanduí

A estação de Cachoeira foi inaugurada em 1883; foi desativada em 1973 e demolida em 1975. O prédio assobradado com um anexo térreo possuía as mesmas características da estação de Santa Maria antes das ampliações.

Ramal Montenegro - Caxias

Azevedo, Vitória, **Maratá**, Esperança, Linha Bonita

LINHA RIO GRANDE - BAGÉ / RAMAL BASÍLIO - JAGUARÃO

Airosa Galvão (município de Arroio Grande)

Como não possuímos dados sobre todas as estações secundárias, é provável que esta listagem não esteja completa.

Fichas Individuais das Estações por Tipologias

1. Estações Importadas Pré-Fabricadas

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de São Leopoldo

ENDEREÇO: Rua Lindolfo Collor s/ nº, Praça Mauá **MUNICÍPIO:** São Leopoldo

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo - Canela

CONSTRUTOR: Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Railway Company Limited

DATA DE INAUGURAÇÃO: 14.04.1874

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim

TIPOS: Antigo armazém / coberturas para vagões e locomotivas / atual estação do Trensurb



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:** A

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte importada pré-fabricada

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Madeira (estrutura e ornamentos) e zinco (revestimento das paredes)

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas originais planas de ardósia (desaparecidas) **Nº ÁGUAS:** Múltiplas

Substituídas por telhas de amianto com as mesmas medidas na restauração de 1985

TIPOLOGIA VÃOS: Esquadrias de madeira com verga reta

DETALHES: Lambrequins de madeira (mogno) e paredes externas revestidas de zinco

OBSERVAÇÕES: Área aproximada = 142 m². A única outra estação com a mesma tipologia, construída na mesma época, foi a de Porto Alegre (demolida na década de 20). Segundo pesquisador do Museu do Trem, o material resultante da demolição do prédio de Porto Alegre foi utilizado na ampliação da estação de São Leopoldo. Na grande restauração de 1985 os acréscimos foram retirados e o prédio retomou seu aspecto original.

Os vagões e locomotivas em exposição no pátio da estação foram restaurados pelo Trensurb no ano de 2000, sendo construídas coberturas de proteção. O antigo armazém, hoje abrigando setores administrativos do Museu, e o prédio da estação, que havia sido totalmente restaurado em1985, também foram reformados nesta data.

Situa-se em área ajardinada próxima ao centro da cidade, junto à nova estação do Trensurb.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - TPU nº 90 001110142: Termo de Permissão de Uso entre RFFSA e Prefeitura que entrou em vigência em 01/01/1991.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** (x) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: (x) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO: Portaria de tombamento nº 16/90, de 24.09.90. Inscrição no Livro Tombo sob número 65 em 21.12.92. Publicada no Diário Oficial do Estado em 11.10.90

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Museu do Trem

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A formação do município de São Leopoldo está ligada à vinda dos imigrantes alemães que no ano de 1824 instalaram-se na Real Feitoria do Linho Cânhamo, hoje bairro Feitoria. Com a criação da colônia alemã, o núcleo de povoamento começou a deslocar-se para perto do rio, a fim de aproveitá-lo para o transporte fluvial, configurando-se assim o espaço, que por razões comerciais, seria o centro do povoado. A colônia alemã logo prosperou e, em 1846, era criado o município de São Leopoldo. Em 1866 aconteceram acirrados debates na Assembléia Provincial sobre o potencial da zona de colonização alemã, localizada no vale médio do Rio dos Sinos. O assunto predominante dizia respeito à questão dos transportes, principalmente à ligação desta zona, considerada como *"celeiro da Província"*, com a capital, que dependia do transporte fluvial pelo sinuoso Rio dos Sinos. Segundo a opinião de muitos, este fato atravancava o crescente potencial mercantil da colônia alemã, surgindo, então, a proposta de construção de uma estrada de ferro. Em 1871 a empresa *"The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limited"*, incorporada pelo inglês John Mac Ginity, iniciou as obras da primeira ferrovia do Estado. Em abril de 1874 foi inaugurada a seção da estrada compreendida entre a capital e São Leopoldo, com uma extensão de 33.756 metros que compreendiam as seguintes estações (ou paradas): Porto Alegre, Navegantes, Gravataí (depois Augusto Pestana), Canoas, Sapucaia e São Leopoldo. As transformações no Vale dos Sinos logo fizeram sentir-se e a ferrovia foi sendo ampliada até alcançar Canela já na década de 1920.

Os ingleses construíram a Estação de São Leopoldo de forma semelhante à de Porto Alegre. Em ambos os casos, as estruturas foram trazidas da Inglaterra para serem somente montadas aqui. Esta estação localizada na parte central da cidade manteve-se operante até 1980, quando o transporte ferroviário foi desativado no trecho São Leopoldo - Esteio. Mesmo antes de ser desativada a Estação passou a abrigar o Museu do Trem criado em 1976, num convênio entre a RFFSA e o Museu Municipal Visconde de São Leopoldo.

A Estação São Leopoldo passou por várias intervenções, tendo sido totalmente restaurada em 1985, ano em que foi criado o PRESERFE, junto ao Setor Geral de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário, vinculado à Diretoria de Patrimônio da RFFSA. O prédio estava totalmente descaracterizado por sucessivas intervenções e acréscimos, faltando muitos elementos originais. A Estação teve que ser praticamente refeita, restando de original o zinco que revestia as paredes, madeiras que se conservaram e algumas aberturas. A reconstituição foi feita com base nestes resquícios e em fotos, uma vez que não foram encontrados os projetos e plantas originais. Alguns detalhes, inclusive, foram baseados em foto da 1ª Estação de Porto Alegre (já demolida) que era idêntica. A restauração, incluindo o período de pesquisa e projeto, durou quatro anos, tendo sido executada pelo Engº Nélson Pauli e o Arq. Rafael Saldanha Pilla, funcionários da RFFSA. Depois de finalizada a obra, foi ali solenemente instalado o Centro de Preservação da História Ferroviária no Rio Grande do Sul - Museu do Trem. Quatro anos depois, em 1989, o Museu foi fechado pela RFFSA por medidas de contenção de despesas. Neste mesmo ano começou a projetar-se a extensão da linha do Trensurb de Sapucaia a São Leopoldo. O projeto da RFFSA previa a construção de uma estação do Trensurb junto à antiga estação/ Museu do Trem, o que gerou grande polêmica entre a população local. Criaram-se duas associações: Amigos do Museu do Trem e Moradores do Bairro São José. Em 1990 a antiga estação foi tombada pelo IPHAE como "Sítio Histórico Museu do Trem". As polêmicas e negociações em torno dos projeto do Trensurb arrastaram-se durante quase toda a década. Em 1997, o COMPAC (Conselho Municipal do Patrimônio Cultural) de São Leopoldo entendeu que a nova estação traria prejuízo ao Museu do Trem, "interferindo no seu sítio histórico, descaracterizando seu entorno e função". Foi proposta a transferência para outro trecho mais distante da antiga estação e para isso foi solicitada a intermediação do IPHAE. Após inúmeras tratativas chegou-se a um consenso. Em setembro de 1997 foi firmado compromisso de ajustamento entre o Ministério Público, a Prefeitura de São Leopoldo, o Trensurb e a RFFSA, ficando a nova estação 52,40 metros recuada para o sul, em relação ao primeiro projeto. Foram feitos ajustes para minimizar o impacto da obra no sítio histórico, evitando obstrução visual ao prédio do Museu. O Trensurb ficou responsável pela recuperação dos carros, vagões, locomotivas e prédios existentes no sítio histórico. Em 31/08/2000 o Museu do Trem foi reinaugurado como parte de um centro cultural que inclui todo sítio histórico e os vagões, que também foram restaurados. Foram investidos R$ 637.000,00. Na mesma ocasião foi inaugurado o prolongamento da linha do Trensurb e a Estação São Leopoldo (do Trensurb). Estações secundárias: Engº Manoel Barreto Viana e Rio dos Sinos (Neustadt) e paradas: Kroef e Provenzano

A estação "Neustadt" ou Rio dos Sinos localizava-se no bairro do mesmo nome, tendo ficado abandonada desde a desativação da linha na década de 1980. Recentemente a estação foi demolida pela população do bairro, revoltada com a transformação do local em foco de violência. A prefeitura tinha planos de restaurá-la para abrigar posto da Brigada Militar e dos Correios.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Processo de Tombamento do Sítio Histórico Museu do Trem e Pasta Museu do Trem - Arquivo IPHAE.

Livro-miolo-1.p65 55 05/10/02, 07:59

exp_69Linhas.jtt Livro-miolo-1_p55-P1

2. Estações de Médio e Grande Porte no período de 1883 a 1910

a. Linha Rio Grande-Bagé-Cacequi

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Pedro Osório

ENDEREÇO: Praça Piratini **MUNICÍPIO:** Pedro Osório

LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé-Cacequi

CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du RGS e Southern Brazilian RGS Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1887

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim

TIPOS: Cooperativa dos ferroviários, Farmácia dos ferroviários, Hospedaria dos técnicos da ferrovia



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte construída no período de 1883 a 1910. Possui corpo central com dois pavimentos e duas alas laterais térreas.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura sobre a plataforma com telhas onduladas de fibrocimento e estrutura de madeira.

COBERTURA: (x) BEIRAIS (x) PLATIBANDA ( ) OUTROS

TELHAMENTO: Telhas cerâmicas francesas

Telhas de fibrocimento

Nº DE PAVIMENTOS: Dois

Nº ÁGUAS: 4 (corpo central) e 3 (em cada ala lateral)

TIPOLOGIA VÃOS: Verga em arco abatido no térreo e na janela central do 2° piso (fachada principal). Demais janelas do segundo piso com verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.

DETALHES: Pequenas águas furtadas com cobertura curva nas alas laterais. Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma, engastadas na parede, apoiadas em pequenos consoles de alvenaria trabalhados.

OBSERVAÇÕES: A cobertura sobre a plataforma e sua estrutura originalmente tinham aspecto diferente (foto de 1885). A primeira estação de Bagé, que foi destruída por um incêndio, possuía a mesma tipologia e as mesmas dimensões, com algumas diferenças nos detalhes ornamentais. As estações de Rio Grande e Pelotas seguem o mesmo modelo, mas são maiores.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Comodato com a Prefeitura Municipal.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Estação atualmente utilizada como Centro Administrativo da Prefeitura. O prédio da Cooperativa está, segundo informações da Prefeitura, em processo de recuperação para abrigar o Teatro Municipal. Em 1999 foi executada a cobertura, com recursos do Governo Estadual. O prédio da antiga Farmácia necessita de reformas e o da Hospedaria dos técnicos da ferrovia está abandonado.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé já fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank Câmara com a denominação de "Tronco Sul". Sua construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que mandava construir uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Porto Alegre – Uruguaiana). A concorrência para a construção da Rio Grande- Bagé foi vencida pelo empresário Higino Correa Durão que não cumpriu os prazos legais do contrato, o que fez com que a concessão fosse renegociada com Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor, que obtiveram os privilégios. Estes repassaram seus direitos para a Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, que foi incorporada em março de 1881. Dois anos depois, o Decreto 8887, de 17/02/1883, autorizou a fusão da Compagnie Imperiale com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, que tornou-se então a cessionária desta estrada.

A construção da Estrada de Ferro Rio Grande – Bagé provocou o desenvolvimento dos dois povoados que formariam, anos depois, o município de Pedro Osório: Cerrito Novo ou Estação Cerrito e Maria Gomes ou Estação Piratini. Embora já houvesse, no final do século XIX, um acelerado processo de povoamento em ambas as margens do Rio Piratini, junto ao Passo de Maria Gomes, o advento da estrada de ferro acelerou tal processo. Até então a comunicação com centros e vilas mais desenvolvidos como Bagé, Pelotas e Rio Grande se dava através de carretas de boi, lanchões, barcas ou diligências. Estas últimas tinham linhas fixas semanais para Jaguarão, Piratini, Arroio Grande, Pelotas e Bagé, passando pelo povoado de Maria Gomes. Eram empresas chamadas de "paquetes ", como a Piratinyense, João Inglês e Alexandre Nunes e, mesmo com a inauguração das ferrovias, elas continuaram ativas, só que fazendo linhas de conexão com os trens nas diversas estações.

A estação hoje denominada Estação Pedro Osório foi construída três anos depois da inauguração da Linha Rio Grande – Bagé, ou seja, em 1887. Mas muito próxima a ela fôra construída, ainda em 1884, uma estação de menor porte na margem esquerda do Rio Piratini e por isso denominada inicialmente de Estação Piratini. Começaram a ser organizadas excursões ferroviárias às praias daquele rio que eram um atrativo para os moradores das cidades vizinhas. Desde então tornou-se comum a circulação de trens entre Rio Grande e a Estação Piratini nos meses de verão, o que provocou o aparecimento de inúmeras residências e estabelecimentos comerciais em ambas as margens do rio. Com isso, sentiu-se a necessidade de uma estação ferroviária maior, que de fato foi construída em 1887 no povoado Maria Gomes, que é hoje a Estação Pedro Osório. Pelo que indicam as fontes consultadas, a partir de 1887 a primeira estação passou a chamar-se Estação Cerrito e a nova estação, Estação Piratini/ ou Maria Gomes. Em 21/12/1893 foi inaugurado o telégrafo nesta estação. Em 1930 foi construído o prédio da Cooperativa dos Empregados da VFRGS. Foram construídos também, em data não identificada, a Farmácia e a Hospedaria dos técnicos da rede ferroviária.

As várias mudanças administrativas provocaram, com o passar dos anos, várias mudanças no nome da localidade e conseqüentemente desta estação. Na década de 1930 ela passou a chamar-se Ivo Ribeiro em homenagem ao engenheiro responsável pela construção de várias pontes ferroviárias. A partir de 1938, a localidade passou a ser o 2º distrito de Arroio Grande com a denominação de Olimpo. Em 1959 foi criado o município de Pedro Osório, formado, então, pelas vilas de Cerrito e Olimpo,portanto com duas estações ferroviárias na sua área, o que permaneceu até 1995, quando Cerrito é emancipado.

Em 1982 a ponte ferroviária sobre o Rio Piratini caiu em virtude de uma forte enchente. A ponte foi reconstruída e a rota modificada passando pelo bairro Orqueta e não mais pela Estação Pedro Osório. O trem de passageiros foi desativado, permanecendo o transporte ferroviário de grãos e combustíveis nesta linha. Estação secundária no município: Cruz.

FONTES CONSULTADAS:

CALDAS, Pedro. Pedro Osório, Sim Senhor! Retrato de Um Município Gaúcho. Pelotas: Satya. 1990.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

"Apito permanece na memória" In: Diário Popular. Ano 110. Número 262. Pelotas. 28/05/2000

Of. nº 026/SMECTUD/ 2000, da Prefeitura Municipal de Pedro Osório. 05/06/2000.

Livro-miolo-1.p65 59 05/10/02, 08:00

exp_69Linhas.jtt Livro-miolo-1_p59-P1 K

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Pelotas

ENDEREÇO: Largo de Portugal/Praça Rio Branco **MUNICÍPIO:** Pelotas

LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé-Cacequi

CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul e Southern Brazilian RGS Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.12.1884

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de grande porte construída no período de 1883 a 1910. Possui corpo central com dois pavimentos e duas alas laterais térreas.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Marquise de ferro na entrada principal e cobertura com estrutura de ferro sobre a plataforma.

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (x) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telha francesa **Nº ÁGUAS:** Quatro (corpo central) e três em cada ala lateral

TIPOLOGIA VÃOS: Verga em arco abatido, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro, bandeira fixa. Molduras em massa. Possuía águas furtadas com cobertura curva nas alas laterais.

DETALHES: Terraços descobertos nas laterais. Platibandas vazadas com balaústres e frontão central

OBSERVAÇÕES: Originalmente as estações de Rio Grande e Pelotas eram iguais, mas a última foi ampliada pela VFRGS, sendo acrescentados depósitos de bagagens nas extremidades das alas laterais, com terraços descobertos sobre os acréscimos. As estações de Bagé e Pedro Osório, na mesma linha, possuíam prédios semelhantes porém com dimensões menores. As águas furtadas não existem mais e os vãos do térreo foram fechados com alvenaria. Área aproximada da estação = 1.190,00 m². Plantas originais arquivadas no escritório regional da RFFSA em Porto Alegre: *Aumento e Modificação do Edifício da Estação de Pelotas,* VFRGS, esc. 1:100, julho/1929, uma prancha (folha 1-1). *Aumento e Modificação do Edifício da Estação Pelotas*, VFRGS, esc. 1:100, maio /1933, seis pranchas.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA. Convênio com prefeitura.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: (x) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: (x) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO: Lei municipal nº 4315, de 22.09.1998, que dispõe sobre o tombamento do prédio da antiga Estação Ferroviária.
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente o prédio está abandonado. A imprensa divulgou a parceria entre Universidade de Pelotas, Prefeitura Municipal e RFFSA para transformar a estação em espaço cultural e reativar a linha ferroviária entre os municípios de Pedro Osório, Capão do Leão, Pelotas e Rio Grande, com fins turísticos.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé já fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank Câmara com a denominação de "Tronco Sul". Sua construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que mandava construir uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Porto Alegre – Uruguaiana). A concorrência para a construção da Rio Grande- Bagé foi vencida pelo empresário Higino Correa Durão que não cumpriu os prazos legais do contrato, o que fez com que a concessão fosse renegociada com Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor, que obtiveram os privilégios. Estes repassaram seus direitos para a Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, que foi incorporada em março de 1881. Dois anos depois, o Decreto 8887, de 17/02/1883, autorizou a fusão da Compagnie Imperiale com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, que tornou-se então a cessionária desta estrada.
Em 02/12/1884 a Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé foi inaugurada e com ela as seguintes estações: Marítima, Rio Grande, Junção, Quinta, Povo Novo, Pelotas, Teodósio, Capão do Leão, Cerrito, Cruz, Basílio, Erval, Cerro Chato, Lajeado, Nascente, Pedras Altas, Jose Sartori, Biboca, Candiota, Seival, Hulha Negra, Quebracho, Santa Teresa e Bagé. O traçado desta estrada seguiu, em seu sentido geral, paralelamente às fronteiras com o Uruguai e cortou uma região que na época era uma das mais prósperas do Estado, com sua economia baseada na criação de gado, atividade bastante rentável. As cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé, interligadas pela ferrovia a partir de 1884, representavam o tripé econômico porto-charque-gado. Mesmo assim, esta estrada de ferro teve, nos primeiros anos, uma demanda bastante restrita, pois além da concorrência do transporte por carretas, grande parte dos estancieiros continuou por alguns anos transportando o gado a pé. Queixavam-se do custo elevado dos fretes cobrados pela Southern, que eram em média 60% mais caros que os cobrados pelos tropeiros, além da baixa qualidade dos serviços prestados. O contrabando de gado, muito intenso na região, era outro fator que inibia o desempenho positivo da ferrovia. Além disso a Revolução Federalista que desenrolou-se predominantemente nesta região, causou grandes prejuízos com a paralisação dos trens desta linha. De fato, nos primeiros anos, esta estrada passou por fases de baixos saldos e constantes déficits. Só a partir de 1902, quando houve uma baixa nos fretes, é que o gado passou a ser maciçamente transportado por trem. Nessa fase a estrada já apresentava melhores resultados financeiros, para o que em muito contribuiu também a inauguração do tráfego mútuo com a Estrada de Ferro Porto Alegre - Uruguaiana. Em 1905, a Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé foi encampada pelo governo federal e em seguida arrendada para a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, que teve neste ano seu contrato com o governo federal renovado e ampliado, o que inclusive concretizou a unificação da rede ferroviária no Rio Grande do Sul, sob a administração dessa companhia belga.
No caso de Pelotas, a estrada de ferro chegou num período caracterizado como de auge do desenvolvimento econômico, urbano, social e cultural (1860 a 1890). Nesse período a cidade expandiu-se de modo considerável, o que pode ser confirmado, entre outros aspectos, pelo índice populacional que praticamente quintuplicou. Em 1890 Pelotas era a segunda cidade mais populosa do Estado (a primeira era Porto Alegre) com aproximadamente 41.591 habitantes.
A prosperidade do período advinha da produção das charqueadas que tinha como base a mão-de-obra escrava. Os charqueadores enriquecidos foram aos poucos transferindo suas residências para a cidade, onde construíram sobrados e foram edificando uma cidade bem traçada, de ruas largas e retas. A análise da arquitetura de Pelotas aponta para um período denominado de "Primeiro Período Eclético" (1850 – 1900) que, a grosso modo, coincidiria com essa fase áurea da cidade. A partir de 1850 a cidade mudou completamente sua fisionomia arquitetônica. No processo de crescimento de Pelotas é possível identificar alguns elementos que em cada fase atuaram como "catalizadores" do processo de urbanização, os quais Aldo Rossi denomina de "elementos primários ". A Estação Pelotas é apontada como um desses elementos, pois sua construção repercutiu fortemente no desenvolvimento urbano de Pelotas, impulsionando o crescimento da cidade em direção ao porto, especialmente através da Rua Benjamin Constant e em direção à mancha ferroviária – especialmente através da Rua D. Pedro II. A construção da estação determinou a criação de uma rede viária capaz de ligá-la ao resto da cidade. Por outro lado, a ferrovia representou, durante alguns anos, uma barreira física para o crescimento urbano, o que só foi parcialmente superado com a criação do Bairro Simões Lopes, em 1914.
Estações secundárias no município: Cadeia, Colônia Maciel, Eng. Barbosa Gonçalves, Inspetor Moisés e Monte Bonito.
Segundo Relatórios da VFRGS, em 1929, o prédio da estação de Pelotas estava sendo ampliado; em 1942 aumentava- se o armazém (empreiteiro Júlio Besozzi); em 1943, construía-se um laboratório (empreiteiro Ernesto Woebke e Cia).

FONTES CONSULTADAS:

DIAS, José Roberto de Souza. A Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguaiana e a Formação da Rede da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Uma Contribuição ao Estudo dos Transportes no Brasil Meridional 1866-1920. Tese de Doutoramento. USP.São Paulo: 1981
MAGALHÃES, Mário Osório. Opulência e Cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas. Ed. UFPel. 2ª edição. 1993.
MOURA, Rosa Maria Garcia Rolim e SCHLEE, Andrey Rosenthal. 100 Imagens da Arquitetura Pelotense. Pelotas: Pallotti. 1998.
Jornal Zero Hora, de 04/01/2000. P. 39. Relatórios da VFRGS - Anos de 1929, 1942 e 1943.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Rio Grande

ENDEREÇO: Largo Ten. Cel. José Diogo Brochado da Rocha **MUNICÍPIO:** Rio Grande

LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé-Cacequi

CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul e Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02/12/1884

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

TIPOS: Prédio administrativo, almoxarifado, oficinas, ambulatório, casas de funcionários



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte construída no período de 1883 a 1910. Possui corpo central com dois pavimentos e duas alas laterais térreas.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura sobre a plataforma com estrutura de ferro.

COBERTURA: ( ) **BEIRAIS** (x) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Quatro (centro) e três em cada ala lateral

TIPOLOGIA VÃOS: Vergas em arco abatido. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.

DETALHES: Pequenas águas furtadas com cobertura curva sobre as alas térreas

OBSERVAÇÕES: A cobertura sobre a plataforma foi alterada, de acordo com foto de 1885. A estação de Pelotas originalmente possuía a mesma tipologia e as mesmas dimensões, mas foi ampliada depois pela VFRGS, sendo acrescentados terraços laterais que não existem na estação de Rio Grande. As estações de Bagé e Pedro Osório eram semelhantes, mas menores.

Área da estação = 705 m² / Área aproximada do sítio ferroviário = 89000,00 m² (8,9 ha).



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA
NÍVEL DE PROTEÇÃO: (x) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** (x) **Outros:** Lei Municipal n° 4556 de 30.10.1990
LEGISLAÇÃO: Considerada *"edificação de interesse sócio-cultural"* pela lei 4556. Solicitação de tombamento pela Prefeitura Municipal ao IPHAE, em 1999.
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Os vários prédios que compõem o Sítio Ferroviário da Estação Central de Rio Grande estão sendo utilizados ou têm projeto de utilização pelos seguintes órgão públicos: Secretaria Municipal de Habitação e Desenvolvimento (Estação Central – já executado); Centro Municipal de Eventos (Pavilhão de depósito – já executado); Centro Municipal de Artesanato, Museu Ferroviário e Sede da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (Pavilhão de depósito – projeto); Teatro de Arena e Almoxarifado (Almoxarifado – projeto); Centro de Planejamento, Guarda Municipal e Centro de Treinamento (Escritórios – já executado); Casa dos Artesãos (Funilaria – projeto).

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé já fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank Câmara com a denominação de "Tronco Sul". Sua construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que mandava construir uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Porto Alegre – Uruguaiana). A concorrência para a construção da Rio Grande- Bagé foi vencida pelo empresário Higino Correa Durão que não cumpriu os prazos legais do contrato, o que fez com que a concessão fosse renegociada com Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor, que obtiveram os privilégios. Estes repassaram seus direitos para a Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, que foi incorporada em março de 1881. Dois anos depois, o Decreto 8887, de 17/02/1883, autorizou a fusão da Compagnie Imperiale com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, que tornou-se então a cessionária desta estrada.
Em 02/12/1884 a Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé foi inaugurada e com ela as seguintes estações: Marítima, Rio Grande, Junção, Quinta, Povo Novo, Pelotas, Teodósio, Capão do Leão, Cerrito, Cruz, Basílio, Erval, Cerro Chato, Lajeado, Nascente, Pedras Altas, Jose Sartori, Biboca, Candiota, Seival, Hulha Negra, Quebracho, Santa Teresa e Bagé. O traçado desta estrada seguiu, em seu sentido geral, paralelamente às fronteiras com o Uruguai e cortou uma região que na época era uma das mais prósperas do Estado, com sua economia baseada na criação de gado, atividade bastante rentável. As cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé, interligadas pela ferrovia a partir de 1884, representavam o tripé econômico porto-charque-gado. Mesmo assim, esta estrada de ferro teve, nos primeiros anos, uma demanda bastante restrita, pois além da concorrência do transporte por carretas, grande parte dos estancieiros continuou por alguns anos transportando o gado a pé. Queixavam-se do custo elevado dos fretes cobrados pela Southern, que eram em média 60% mais caros que os cobrados pelos tropeiros, além da baixa qualidade dos serviços prestados. O contrabando de gado, muito intenso na região, era outro fator que inibia o desempenho positivo da ferrovia. Além disso a Revolução Federalista que desenrolou-se predominantemente nesta região, causou grandes prejuízos com a paralisação dos trens desta linha. De fato, nos primeiros anos, esta estrada passou por fases de baixos saldos e constantes déficits. Só a partir de 1902, quando houve uma baixa nos fretes, é que o gado passou a ser maciçamente transportado por trem. Nessa fase a estrada já apresentava melhores resultados financeiros, para o que em muito contribuiu também a inauguração do tráfego mútuo com a Estrada de Ferro Porto Alegre - Uruguaiana. Em 1905, a Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé foi encampada pelo governo federal e em seguida arrendada para a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, que teve neste ano seu contrato com o governo federal renovado e ampliado, o que inclusive concretizou a unificação da rede ferroviária no Rio Grande do Sul, sob a administração dessa companhia belga.
A cidade de Rio Grande, devido à sua posição de único porto marítimo do Estado, caracterizou-se desde o início de sua formação como importante centro comercial, sendo um dos primeiros núcleos de povoamento e desenvolvimento urbano do RS, de modo que quando a ferrovia foi ali implantada, a cidade já era bastante desenvolvida. Sua população no ano de 1890 era de aproximadamente 24.653 habitantes. Nessa fase a atividade econômica predominante era o comércio atacadista de importação e exportação, com grande fluxo de mercadorias no porto. Começava também o desenvolvimento da atividade industrial. A cidade mudava sua fisionomia, com a ascensão social da burguesia comercial, que construía grandes e sólidos sobrados. A instalação de importantes indústrias como a Cia. União Fabril, criava muitos empregos e a necessidade de melhoramentos urbanos, cuja execução teve início no final do século, como as obras da barra e a construção do Porto Novo. A Estação Rio Grande pode ser vista, então, como mais um equipamento urbano a somar-se numa cidade em franco desenvolvimento.
A instalação da ferrovia nesta região foi fortemente influenciada pela importância do porto de Rio Grande. Na mesma época em que a estrada e a Estação Rio Grande foram inauguradas, começavam também as tratativas para ampliar e modernizar a barra e o porto, para que navios maiores pudessem atracar e para dar suporte logístico ao fluxo de produtos e mercadorias que por ali passavam. O chamado "Porto Novo" foi inaugurado em 1915, o que determinou que se construíssem pequenos ramais férreos ou desvios de modo que o porto fosse ligado à estrada de ferro principal. Além disso, as pedras utilizadas para a construção dos molhes da barra foram retiradas de pedreiras nas proximidades de Pelotas, o que determinou também a construção de outros trechos para o transporte desta matéria-prima da fonte até o local das obras. A construção desses trechos fôra autorizada no próprio contrato de concessão para as construções do porto. Foram portanto construídos pela empresa francesa Compagnie Française du Port do Rio Grande, mediante acordo com as companhias ferroviárias para o tráfego mútuo.
Antes da inauguração desta ferrovia, a ligação entre Pelotas e Rio Grande era predominantemente fluvial, através de dois vapores. A linha principal Rio Grande – Bagé foi acrescida de vários ramais, entre eles, o que faz a ligação com o Balneário Cassino (ver ficha Estação Vila Siqueira)
Estações secundárias: Marítima (destruída); Domingos Petrolini (demolida); Junção; Vila Siqueira (ver ficha); Senandes; Vieira; Quinta (ver ficha); Povo Novo (ver ficha); Capão Seco e Aprendizado Agrícola.

FONTES CONSULTADAS:

DIAS, José Roberto de Souza. A Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguaiana e a Formação da Rede da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Uma Contribuição ao Estudo dos Transportes no Brasil Meridional 1866-1920. Tese de Doutoramento. USP.São Paulo: 1981
SALVATORI, Elena. HABIAGA, Lydia Angelica Gómez de Perez. THORMANN, Maria do Carmo. Crescimento Horizontal da Cidade do Rio Grande. In: Revista Brasileira de Geografia. Vol. 51.1989.
SÍTIO FERROVIÁRIO - Município do Rio Grande. Prefeitura Municipal de Rio Grande. Secretaria Municipal de Habitação e Desenvolvimento. 1999.
Histórico da Barra do Rio Grande e do Porto do Rio Grande. Publicação "Conheça Rio Grande". 1977.

Livro-miolo-1.p65 63 05/10/02, 08:00
exp_69Linhas.jtt Livro-miolo-1_p63-P1 K

2b. Linha Porto Alegre-Uruguaiana

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Santa Maria

ENDEREÇO: Largo da Estação **MUNICÍPIO:** Santa Maria

LINHA/RAMAL: Porto Alegre - Uruguaiana / Linha Santa Maria - Marcelino Ramos

CONSTRUTOR: Cristiano Ottoni, Herculano Ferreira, Caetano Furquim de Almeida

DATA DE INAUGURAÇÃO: 13.10.1885*

DATA DE DESATIVAÇÃO: Início da década de 1980

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim

TIPOS: Vila Belga (casas para funcionários), Cooperativa dos Ferroviários, Colégio Manoel Ribas



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de grande porte construída no período de 1883 a 1910. Caracterizada por um sobrado central com platibanda e anexos laterais térreos construídos posteriormente (pavilhões) com grande simplicidade formal, ao contrário do corpo principal.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura sobre a plataforma sustentada por estruturas de ferro (trilhos).

COBERTURA: (x) **BEIRAIS** (x) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telhas de zinco (originalmente de barro) no sobrado telhas francesas e de fibrocimento nos pavilhões **Nº ÁGUAS:** Quatro no sobrado central e duas nos anexos laterais

TIPOLOGIA VÃOS: Verga em arco pleno no térreo e verga reta no pavimento superior. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Os quatro pavilhões térreos, a marquise sobre a plataforma e a plataforma coberta foram construídos posteriormente, em datas diferentes. Outra estação com a mesma tipologia construtiva foi a estação de Cachoeira do Sul, inaugurada em 1883 e demolida na década de 70.

* Segundo Ariosto B. Fortes. Outros autores colocam os anos de 1899 ou 1900 como a data da inauguração do prédio atual, levantando a hipótese de que teria havido inicialmente uma estação provisória.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA; convênio com prefeitura para utilização do prédio em programas e projetos de natureza turístico-cultural e educacional com prazo de 5 anos, podendo ser prorrogado. Data do convênio: 24.08.1999.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(x) Municipal** **(x) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **(x) Tombamento** **( ) Outros**

LEGISLAÇÃO: Municipal - Lei Municipal 4009/96 considerou parte da Mancha Ferroviária como patrimônio histórico e cultural do município de Santa Maria e abriu processo de tombamento; tombamento definitivo pelo decreto municipal 285/00, de 24. 08.00. Tombamento Estadual em 26/10/2000 pela Portaria nº 30/2000.

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: O prédio atualmente encontra-se abandonado. Projeto para utilização em atividades culturais.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação de Santa Maria faz parte da Linha Porto Alegre - Uruguaiana, cuja construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro comunicando o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo Decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o governo imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado. O percurso até Porto Alegre era completado por transporte fluvial pelo rio Jacuí, numa extensão de aproximadamente 60 quilômetros. Em 1883 foi inaugurado o primeiro trecho da linha, sendo que o segundo trecho, de Cachoeira até Santa Maria, foi inaugurado em 1885, com as seguintes estações: Ferreira, Jacuí, Estiva, Arroio do Só, Camobi, Otavio Lima e Santa Maria.

Foi no ano de 1885 que a Estrada de Ferro alcançou a cidade que já apresentava uma estrutura urbana razoável, mas a partir daí ganha grande impulso, entrando no período de maior desenvolvimento de sua história. Nos vinte anos entre 1885 – 1905, a população urbana de Santa Maria saltou de 3000 para 15000 habitantes; o número de prédios subiu de 400 para 1500; abriram-se novas ruas, novos hotéis, entrepostos comerciais e grandes depósitos de produtos agrícolas e pastoris. Nessa fase muitas famílias de imigrantes italianos transferem-se da colônia Silveira Martins para a cidade, além de famílias árabes e outras abastadas das redondezas. Em 1897 é criada a Praça de Comércio de Santa Maria, que também teve grande repercussão econômica.

Em 1898, a companhia belga que arrendou parte das estradas de ferro instalou seus escritórios em Santa Maria. Diversas famílias belgas e francesas fixaram residência na cidade, o que provocou um impulso na vida social e a assimilação de uma cultura européia. Em 1907 (data mais provável) foi inaugurada a Vila Belga para alojar os funcionários da Auxiliaire. A cidade passou por uma fase de grande desenvolvimento na área da educação e de um forte movimento sindical. Em 1913 foi fundado o Sindicato Cooperativista dos Empregados da VFRGS. A Estação de Santa Maria fazia parte, portanto, de um complexo ferroviário.

Em Santa Maria dava-se o entroncamento da Linha Porto Alegre-Uruguaiana com o ramal que ía em direção norte para fazer a ligação com São Paulo. Desta forma, a cidade consolidou-se como um centro ferroviário, prosperando econômica e socialmente.

A Estação Santa Maria foi construída em terreno doado por Ernesto Beck e provavelmente já estivesse pronta em 1885, embora o pesquisador local Antonio Isaia aponte o ano de 1900 como o de sua inauguração. Inicialmente existiu apenas a edificação central de dois pavimentos e um anexo térreo, a leste, que já não existe mais. No começo da década de 1920, já com a VFRGS na administração da rede ferroviária, foi construída a plataforma coberta para embarque e desembarque de passageiros. Alguns anos depois foram construídos os armazéns da ala oeste e modificados os existentes na parte leste do núcleo central. Ao longo dos anos várias outras modificações foram feitas. Em 1923, um incêndio destruiu os escritórios da VFRGS e, em 1926, houve uma explosão de bomba. Nos últimos anos em que a estação esteve desativada, houve outros incêndios.

O tráfego de passageiros foi extinto em 1996. Alguns dos espaços da Estação foram alugados ou cedidos às empresas atacadistas ainda usuárias do transporte ferroviário. Após a privatização da RFFSA, em 1997, o prédio da Estação Santa Maria ficou em estado de abandono. Em 1999 houve novo incêndio. Neste mesmo ano foi firmado convênio com a prefeitura para o uso da Estação.

Estações secundárias: Arroio do Só, Benedito Ottoni, Boca do Monte, Borges, Camobi, Canabarro, Cesar Pina e Fernando Pereira.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

ISAIA, Antônio. In: Santa Maria : Livro Guia Geral 1983. Santa Maria. 1983.

MÜLLER, Fábio. Espaço Urbano da Ferrovia – Dimensões de Análise para Urban Design. Trabalho de Graduação/ UFRGS. 1998.

Processo de Tombamento Estadual do Sítio da Estação Férrea de Santa Maria. Porto Alegre: IPHAE. 2000.

ROSENTHAL, Andrey. Processo de Tombamento Municipal da Estação Férrea e Entorno. Santa Maria. 1999.

2c. Linha Santa Maria-Marcelino Ramos

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Cruz Alta
ENDEREÇO: Rua Pinheiro Machado s/n (centro) **MUNICÍPIO:** Cruz Alta
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: SOB - Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien

DATA DE INAUGURAÇÃO: 20.11.1894

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: rotunda, prédio do telégrafo, antigo restaurante, 3 caixas d' água, 3 casas



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:** A
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte construída no período de 1883 a 1910. Corpo central em dois pavimentos e duas alas térreas.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas em ferro sustentando a cobertura sobre a plataforma
COBERTURA: ( ) **BEIRAIS** (x) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS**
TELHAMENTO: telhas francesas no prédio e fibrocimento na cobertura da plataforma
Nº DE PAVIMENTOS: Dois
Nº ÁGUAS: 4 no corpo central e 3 em cada ala lateral
TIPOLOGIA VÃOS: Verga em arco abatido. Esquadrias em madeira com caixilhos de vidro e bandeiras fixas.
DETALHES: Paredes com rusticação, cunhais e cercaduras dos vãos em relevo com o mesmo motivo ornamental, cimalhas e platibandas fechadas, pequenos óculos circulares no piso superior (corpo central), ao longo das fachadas principais.
OBSERVAÇÕES: O sítio ferroviário é cercado com estacas verticais de ferro. Alguns prédios estão sendo utilizados pela ALL: a oficina da rotunda e três casas para Posto de Abastecimento, Posto de Manutenção de vagões e alojamento de maquinistas. O girador da rotunda também está ativo, funcionando com motor elétrico.
Parte da área interna do prédio da estação foi reformada e pintada recentemente para abrigar a Secretaria de Turismo.
Nos fundos da Estação há a Vila Ferroviária, onde predominam construções residenciais de madeira. Junto à Vila existe o Círculo Operário Ferroviário, o Hotel dos Viajantes e um estádio do Grêmio Riograndense Futebol Clube, cujas arquibancadas, postes das cercas e postes de luz são feitos com trilhos.
Em frente à estação há um largo ajardinado e arborizado, com estacionamento. No centro do largo há um obelisco comemorativo ao sesquicentenário da imigração alemã, construído em 1974.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL (América Latina Logística). Contrato de comodato nº 15/ GEPAT/ 99 (válido até 2005) com prefeitura municipal para atividades relacionadas à área de cultura, educação e turismo. A SETUR está ali instalada (Fone: 33225152) A prefeitura tem interesse na posse definitiva.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: A estação será sede do Centro Cultural e Turístico da cidade, abrigando o museu municipal e o arquivo histórico. A transferência está em andamento (informação da prefeitura). Nos domingos acontece o projeto "Cultura nos Trilhos". Foram instalados estandes de madeira na parte central da plataforma.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O Decreto 10432, de 09/11/1889 do Governo Imperial concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo. A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa belga organizada para este fim. Esta transferiu parte de seus direitos para a Cia. Industrial das Estradas do Brasil, da qual Teixeira Soares era um dos diretores. Os direitos da Sud-Ouest ficaram, então, restritos ao trecho entre Santa Maria e Cruz Alta. Novamente, em 1893, houve uma renegociação em que a Cia. Industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Um ano depois, esta repassou para a Sud-Ouest o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos), além dos ramais. A empresa belga acabou ficando com a concessão de toda linha em território gaúcho. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho até Cruz Alta.

Cruz Alta emancipou-se de Rio Pardo em 1834, quando foi criada a "Vila do Divino Espírito Santo da Cruz Alta" com os seguintes distritos: São Martinho, Botucaraí (atual Soledade), Passo Fundo, Palmeira e São Miguel. Essa divisão distrital foi alterada inúmeras vezes, além dos desmembramentos. Nessa época existiam 14 municípios no Rio Grande do Sul, o que caracteriza Cruz Alta como bastante antigo. Em 1890, quando grande parte do seu território já havia se desmembrado, formando outros municípios como Passo Fundo, por exemplo, a população de Cruz Alta era de aproximadamente 16.440 habitantes, percebendo-se uma diminuição em relação ao censo de 1872.

Em 1879, Cruz Alta foi elevada à condição de cidade e sobre isso escreve Prudência Rocha:

"A elevação de Cruz Alta a cidade, em 15/05/1879, não deu motivo a um grande impulso de desenvolvimento econômico e material. Até pelo contrário, a vida da comuna continuava a rolar vagarosamente sobre as rodas de carreta e só depois do correio, do telefone, do caminho de ferro, do desenvolvimento da indústria saladeril no Rio Grande, com a valorização do gado vacum, o município encontrava as bases de sustentação de seu desenvolvimento, que se acentuaria apenas no século XX." (p. 99)

Quinze anos depois, em 1894, a ferrovia que ligaria o Rio Grande do Sul a São Paulo, alcançava Cruz Alta. No ano seguinte aprovavam-se os estudos para a construção de um ramal de Cruz Alta a Ijuí, tendo sido inaugurado em 1911 e posteriormente estendendo-se até Santa Rosa. Dessa forma Cruz Alta tornou-se um importante ponto de entroncamento. O relatório da VFRGS do ano de 1937 aponta a necessidade de reforma na estação Cruz Alta. Nos anos seguintes são mencionadas despesas para a cobertura da plataforma. Na década de 1940 foi construída a rotunda, oficina destinada à manutenção de locomotivas, carros de passageiros e vagões. Trata-se de uma rotunda aberta, prédio semicircular formando um segmento de círculo com raio externo de 80 metros, cujo telhado, originalmente em forma de *shed*, foi alterado e hoje apresenta coberturas em arco. O girador de locomotivas possui diâmetro de 30 metros. Dentre as vinte e quatro rotundas construídas no Brasil, a de Cruz Alta é a única existente no Rio Grande do Sul, e das poucas ainda em funcionamento. Em 1943 o Departamento de Obras Novas da VFRGS executou a sinalização elétrica do recinto ferroviário, através de concorrência ganha pela Fábrica Nacional de Cabines de Sinais H.Bertacin, de São Paulo, o que colocou-o à altura da sua importância como entroncamento.

No ano de 1944, havia inspetoria sediada em Cruz Alta, a cargo do engenheiro Vicente Cortazzi.

Estações secundárias no município: Ajudante Foguista Medeiros (parada), Benjamin Not (demolida), Eurico Martellet, Espinilho, Faxinal, José Vargas, Lagoão, Licínio Ramos e Ourupu.

FONTES CONSULTADAS:

MORAIS, Sérgio Santos. Reconstrução da Rotunda de São João Del Rey. Rio de Janeiro: RFFSA, 1987.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Relatórios da VFRGS. Anos de 1939, 1943 e 1944.

ROCHA, Prudêncio. História de Cruz Alta. Cruz Alta: Tipografia Liderança. 1964.

2d. Ramal Montenegro-Caxias do Sul

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Caxias do Sul
ENDEREÇO: Rua Augusto Pestana, 50 - B. São Pelegrino **MUNICÍPIO:** Caxias do Sul
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre – Uruguaiana/ ramal Montenegro - Caxias do Sul
CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil / Empresa Oppitz e Gomes

DATA DE INAUGURAÇÃO: 01/06/1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1970

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim (há inclusive um desvio para a Cia. Vinícola)
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Um armazém / um depósito de locomotivas / uma caixa d'água / uma residência



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte construída no período de 1883 a 1910. Corpo central em dois pavimentos e duas pequenas alas térreas.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura sobre a plataforma com estrutura de ferro.
COBERTURA: ( ) **BEIRAIS** (x) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS**
TELHAMENTO: Telhas francesas
Nº DE PAVIMENTOS: Dois
Nº ÁGUAS: 4 no bloco central e 3 em cada ala lateral
TIPOLOGIA VÃOS: Vergas em arco pleno. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.
DETALHES: Platibanda fechada com frontão central curvo.
OBSERVAÇÕES: Os serviços ficavam no térreo, com depósito de mercadorias, sala de espera, salas administrativas e telégrafo. No piso superior ficava uma pequena residência para o agente. Área da estação = 478 m²; Armazém = 396 m²; Depósito de locomotivas = 474 m²; 3 residências em madeira = 64 m² cada (construídas em 1947); 1 residência em alvenaria = 80 m² (construída em 1912); Área do sítio ferroviário = 34614,56 m² (segundo vistoria de 1998). De acordo com fotografias antigas (dia da inauguração), a estação possuía características diferentes das atuais, assemelhando-se à estação de Santa Cruz, construída em 1905, que ainda hoje conserva seu aspecto original.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - (negociação com a prefeitura para cessão de uso).
NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** (x) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: (x) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO: Tombamento estadual em 11/10/2001, através da Portaria nº 27/01. Em 1991 houve manifestações do COMPHAC para tombamento municipal.
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Parte dela usada como moradia. Projetos de utilização a serem definidos. Acordo de cooperação firmado entre a RFFSA e o Município, em 1996, para Projeto de Revitalização da Área Ferroviária. Na década de 1970, houve proposta do Museu Municipal para criar e instalar ali o Museu dos Meios de Transportes e Comunicação. Segundo notícia veiculada na imprensa (Correio do Povo - 02/05/2000), há projetos em estudo para implantação do trem regional de passageiros. O armazém de carga é utilizado como depósito de cimento.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Remonta aos anos de 1880 o início de abertura de estradas na Colônia Caxias, também conhecida como"Campo dos Bugres", que começava a ser colonizada por imigrantes italianos. Alguns anos depois foi inaugurada a Estrada Conselheiro Dantas e a Colônia Caxias é desmembrada da Diretoria de Terras e Colonização do Império, sendo anexada ao município de São Sebastião do Caí, como 5º distrito. Logo em seguida, no ano de 1890, foi criado o município de Caxias com uma população em torno de 18.506 habitantes. A região alcançava relativo desenvolvimento com a presença de indústrias de pequeno porte como moinhos, cervejarias, ferrarias e serrarias. Mas o escoamento da produção era difícil e lento através das carretas de tração animal por estradas tortuosas e acidentadas. A estrada "Visconde de Rio Branco", que partia do entroncamento das atuais avenidas Júlio de Castilhos com Mal. Floriano, foi durante muito tempo a única via de comunicação com São Sebastião do Caí. O intercâmbio comercial com a capital era bastante onerado pela presença de intermediários nos portos de Caí e Montenegro. Mesmo assim, em 1897, o presidente do Estado, Júlio de Castilhos, em visita a Caxias, apelidou-a de "Pérola das Colônias", em reconhecimento ao seu florescimento. Um ano depois, já no governo de Borges de Medeiros, foi aberta concorrência para o prolongamento da estrada de ferro Porto Alegre - Novo Hamburgo, com os objetivos de aumentar o tráfego e a renda daquela linha e dotar a região colonial de Caxias do Sul com uma via de transporte mais adequada ao seu crescente desenvolvimento. No ano seguinte, pelo Decreto Estadual nº 230, de 09/03/1899 foi concedido a Marcínio José de Matos, vencedor da concorrência, o privilégio para a construção do ramal de Novo Hamburgo a Caxias do Sul. Paralelamente a isto autorizava-se, no final do mesmo ano, o prolongamento de Novo Hamburgo até Taquara, o que atenderia ao primeiro objetivo acima mencionado, ou seja, o de aumentar o tráfego da Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. Em 1904 o traçado do ramal para Caxias do Sul foi alterado, transferindo o ponto de partida de Novo Hamburgo para Montenegro, o que permitiria a abrangência de um maior número de localidades.

Com a ampliação dos contratos de arrendamento entre o governo federal e a Cia. Auxiliaire, em 1905, estabeleceu-se a incorporação dos ramais de concessão estadual, entre os quais o de Caxias do Sul. O governo estadual seria indenizado pelos gastos já efetuados com a construção até o momento da incorporação e a Cia. Auxiliare ficaria responsável pela continuidade das obras. Em 13 de outubro de 1905 foi assinado em Santa Maria, o contrato de empreitada com a firma Irmãos Corrêa e Legendre para a construção de metade do trecho e, no dia 14, com a Empresa Oppitz & Gomes do resto do trecho até Caxias. Em 1909 foi inaugurada a primeira parte composta pelos trechos Rio dos Sinos - Montenegro - Maratá; Maratá - Barão e Barão - Carlos Barbosa; a segunda parte, de Carlos Barbosa a Caxias do Sul, foi inaugurada em 1910. Nessa mesma fase concluía-se a ligação da margem do Taquari à capital, através do trecho Barreto- Montenegro – Neustadt, finalizando assim a Linha Porto Alegre - Uruguaiana. O trecho Barreto - Montenegro, que era conhecido como "Ligação", fazia a conexão com a Linha Porto Alegre- Novo Hamburgo na estação de Neustadt (Rio dos Sinos), em São Leopoldo.

A chegada da ferrovia em 1910, que era uma aspiração antiga dos caxienses, marcou o fim da dependência econômica de São Sebastião do Caí e deu grande impulso ao desenvolvimento econômico de Caxias. A inauguração da Estação Férrea foi intensamente comemorada. Um jornal local da época traçava o seguinte painel do município, na edição especial que circulou na inauguração: *"Calcula-se hoje em 4000 habitantes a população urbana (...) 150 casas comerciais de fazendas, miudezas e louças; 160 alambiques e 10 engenhos de cana; 71 moinhos dos quais 6 a vapor; 15 cortumes, 38 serrarias, sendo 17 a vapor; 173 oficinas, 6 olarias, 1 fábrica de pólvora (...) Entre os produtos de exportação, o primeiro era o vinho, seguido da erva-mate barbaquá."*

No mesmo ano da inauguração, o município foi elevado da categoria de Vila para Cidade, já contando com uma população (incluindo urbana e rural) superior a 32.000 habitantes.

Nas palavras de Juventino Dal Bó sobre o "complexo" ferroviário de Caxias *"ali não está a cidade de madeira, a que os imigrantes puderam construir, mas a cidade do progresso que eles lutaram para edificar. Prédios sólidos, grandes espaços."* Atraídas pela facilidade dos transportes, inúmeras empresas estabeleceram-se nas proximidades da Estação como foi o caso da Cooperativa São Vítor Ltda, o Moinho Germani S/A., a Companhia Vinícola Riograndens e a Cooperativa Agrícola Caxiense. A construção do prédio da Estação foi iniciada em 1908. Em 1928 foi aprovado o projeto para sua ampliação. Em 1929 foi finalizado aumento e reparos gerais da estação. Em 1935 a estação foi elevada da categoria de 1ª classe para classe especial. Em 1937 foi concluído projeto de aumento do armazém; em 1939 executou-se o calçamento do recinto da estação. Data de março de 1933 o Projeto de Aumento e Modificação no Depósito de Locomotivas da 3ª subdivisão da VFRGS.

Estações secundárias no município: Desvio Rizzo e Forqueta.

FONTES CONSULTADAS:

Centenário de Caxias do Sul. In: Jornal Zero Hora. Informativo Especial. 20/06/1990.

DAL BÓ, Juventino. " Olho Nela ". in: Folha de Hoje. Sábado, 17 de fevereiro de 1990.

"Memória". Boletim Informativo do Museu Municipal e Arquivo Histórico. Números 06, 11 e 12.

"Mirante". Caderno do Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami. Caxias do Sul. N.º 01. Dez/1999.

"Ocorrências 8". Registros do Museu e Arquivo Histórico Municipal de Caxias do Sul. 1990.

Relatórios da VFRGS. Anos de 1929, 1935, 1937 e 1939.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Montenegro

ENDEREÇO: Rua Osvaldo Aranha s/n **MUNICÍPIO:** Montenegro

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre -Uruguaiana/ ramal Montenegro - Caxias do Sul

CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil / Irmãos Corrêa e Legendre

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.07.1909

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1965



SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim

TIPOS: Antigo restaurante / escritório (telegrafia e controle de trens / armazém / duas residências de ferroviários / farmácia e cooperativa / galpão de CTG

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:** A

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias. Originalmente possuía corpo central em dois pavimentos e duas alas laterais térreas, o que a classificava na Tipologia de Estações construídas entre 1883 e 1910.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. A cobertura alpendrada sobre a entrada principal e a cobertura sobre a plataforma possuíam lambrequins de madeira.

COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Quatro + alpendre + cobertura sobre a plataforma

TIPOLOGIA VÃOS: Verga em arco pleno nos vãos do térreo, na fachada da plataforma; demais vãos em verga reta e porta principal em arco abatido, com bandeira de vidro; venezianas no piso superior.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: As características originais do prédio foram alteradas durante uma reforma ocorrida na década de 40. Foi construído mais um pavimento sobre as duas alas térreas, a maior parte dos vãos em arco pleno foram transformados em vergas retas, as platibandas foram substituídas por beirais. Área = 592 m².

Os prédios situam-se em terreno arborizado de 4,5 hectares ao longo da Rua Osvaldo Aranha. Uma escadaria no terreno marca o acesso principal da estação.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA: Contrato de Comodato entre a RFFSA e o Movimento de Preservação do Patrimônio Histórico de Montenegro em 13/02/1986. Termo Aditivo em que a Prefeitura assume como comodatária, em 31/07/1989. Propriedades da RFFSA, localizadas no lado ímpar da Rua Osvaldo Aranha: prédio principal da antiga estação, em alvenaria (592 m²); prédio do antigo restaurante, em madeira (207 m²); escritório (telegrafia e controle de trens), com estrutura em trilhos (330 m²); armazém (depósito de mercadorias), em alvenaria e cobertura de telhas planas (676 m²); duas residências de ferroviários, em alvenaria (147 m² e 154 m²); área de terras de 45.765 m², entre os imóveis nº 2067 e 2449. Os prédios localizados à Rua Osvaldo Aranha, nº 2158 e 2170, que eram a antiga Farmácia e Cooperativa, ambos em alvenaria, foram adquiridos da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea, em 1989, pela Prefeitura Municipal.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** (x) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: (x) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO: Portaria de Tombamento Estadual nº 1/83 publicada no Diário Oficial em 13/06/83.

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Os prédios adquiridos pela Prefeitura sediam o Museu e a Pinacoteca Municipal. Os demais prédios do sítio estão parcialmente ocupados por moradores invasores e por depósitos da Prefeitura. Projeto "Estação da Cultura de Montenegro" encaminhado à LIC (Lei de Incentivo à Cultura) em 1998; aprovado em 1999, mas não executado por ter expirado o prazo para captação de recursos. Está sendo elaborado novo projeto para a LIC.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Em 1898, o governo do Estado mandou abrir concorrência para o prolongamento da estrada de ferro Porto Alegre - Novo Hamburgo, com os objetivos de aumentar o tráfego e a renda daquela linha e dotar a região colonial de Caxias do Sul com uma via de transporte mais adequada ao seu crescente desenvolvimento. No ano seguinte, pelo Decreto Estadual nº 230, de 09 de março, foi concedido a Marcínio José de Matos, vencedor da concorrência, o privilégio para a construção do ramal de Novo Hamburgo a Caxias do Sul. Paralelamente a isto autorizava-se, no final do mesmo ano (1899), o prolongamento de Novo Hamburgo até Taquara, o que atenderia ao primeiro objetivo acima mencionado, ou seja, o de aumentar o tráfego da Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. Em 1904 o traçado do ramal para Caxias do Sul foi alterado, transferindo o ponto de partida de Novo Hamburgo para Montenegro, o que permitiria a abrangência de um maior número de localidades.

Com a ampliação dos contratos de arrendamento entre o governo federal e a Auxiliaire, em 1905 , estabeleceu-se a incorporação dos ramais de concessão estadual, entre os quais o de Caxias do Sul. O governo estadual seria indenizado pelos gastos já efetuados com a construção até o momento da incorporação e a Cia. Auxiliare ficaria responsável pela continuidade das obras. Em 1909 foi inaugurada a primeira parte do ramal para Caxias do Sul, composta pelos trechos Rio dos Sinos - Montenegro - Maratá; Maratá - Barão e Barão - Carlos Barbosa; a segunda parte, de Carlos Barbosa a Caxias do Sul, em 1910. Nessa mesma fase concluía-se a ligação da margem do Taquari à capital, através do trecho Barreto- Montenegro – Rio dos Sinos, finalizando assim a Linha Porto Alegre - Uruguaiana. O trecho Barreto - Montenegro, que era conhecido como "Ligação", fazia a conexão com a Linha Porto Alegre- Novo Hamburgo na estação de Neustadt (Rio dos Sinos), em São Leopoldo.

A Estação Montenegro foi inaugurada em 1909 e com ela toda a primeira parte do ramal até Carlos Barbosa, com as seguintes estações: (Portão, Azevedo, Pareci – trecho entre a estação Rio dos Sinos e Montenegro) Montenegro, Santos Reis, Vitória, Maratá, Esperança, Linha Bonita, São Salvador (Salvador do Sul), Barão e Carlos Barbosa. Esta estação teve importância destacada por ser entroncamento do ramal Montenegro - Caxias do Sul com a Linha Porto Alegre - Uruguaiana. A partir de 1937, com a construção da variante Barreto - Diretor Pestana , a linha Porto Alegre - Uruguaiana foi encurtada, não passando mais por Montenegro.

No mesmo ano da Estação foram construídos os prédios do armazém e das oficinas, formando o conjunto original de três edifícios. O prédio da Estação conservou suas características originais até a década de 1930, havendo porém o acréscimo de uma cobertura no acesso, com acabamento de lambrequins e pequenas alterações internas. Na década de 1940 houve uma grande " modernização" arquitetônica com o acréscimo de um pavimento e mudanças na fachada e cobertura.

O armazém servia de depósito para as mercadorias transportadas, sendo o elemento característico de uma das principais funções da ferrovia: o comércio. Sua estrutura permitia a passagem de vagões por seu interior, através de dois portões, o que facilitava a carga e descarga.

Alguns anos depois, em data não identificada mas antes da década de 1930, foi construído, em madeira, o prédio do " Buffet" ou restaurante. Por volta de 1928 foi construído outro edifício para escritório e telegrafia, cuja estrutura aparente em trilhos de ferro, é bastante curiosa e excepcional. Em 1929, houve modificações na Estação e a construção de privadas. As casas destinadas aos ferroviários residentes (mestre de linha e agente) foram construídas ao fundo do terreno, em data ainda não identificada.

A Estação Montenegro faz portanto parte de um sítio ferroviário de reconhecido valor histórico e arquitetônico, tendo sido tombado pelo IPHAE em 15/04/1983 e inscrito no Livro Tombo Histórico sob o nº 19. Desde 1981 havia um forte movimento da comunidade local para a sua preservação. O arquiteto local Pedro Ernesto Bühler elaborou naquele ano o "Projeto de Reaproveitamento da Antiga Estação Ferroviária". A partir daí, o movimento foi intensificando-se, culminando com o tombamento e com o contrato de comodato com a RFFSA. Passaram-se alguns anos sem novas iniciativas e com a contínua degradação do patrimônio. Em 1998 o assunto é retomado com a elaboração do projeto já citado via LIC.

FONTES CONSULTADAS:

BÜHLER, Pedro Ernesto. Estação da Cultura - Montenegro: Um projeto de Cultura e Lazer para a Coletividade. Montenegro. 1998.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Relatório da VFRGS. Ano de 1929.

3. Estações da BGS-Brazil Great Southern

Livro-miolo-1.p65

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Barra do Quaraí
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Barra do Quaraí
LINHA/RAMAL: Barra do Quaraí - Itaqui - São Borja
CONSTRUTOR: BGS - The Brazil Great Southern Railway Company, Limited

DATA DE INAUGURAÇÃO: 20/08/1887

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte da BGS
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma
COBERTURA: (x) BEIRAIS (x) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas cerâmicas capa-e-canal **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Vergas retas. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. Molduras em massa.
DETALHES: Fachadas laterais com frontões triangulares que sobressaem acima do telhado. Platibanda na fachada principal e cobertura com beiral sobre a plataforma na fachada dos trilhos.
OBSERVAÇÕES: Este prédio é idêntico ao projeto da Estação de Itaqui existente nos arquivos da RFFSA, com data de 10.03.87 (1887).



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA. Negociações entre a Prefeitura e a RFFSA para a compra do prédio (em 2000).
NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente o prédio está ocupado irregularmente como moradia. A prefeitura pretende restaurá-lo e utilizá-lo em atividades culturais.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A estação ferroviária de Barra do Quaraí foi construída como parte da Estrada de Ferro Barra do Quaraí a Itaqui - São Borja. Essa estrada teve sua construção autorizada pelo Governo Imperial em 1877, através do Decreto nº 6771, de 15 de dezembro, que previa a execução de uma estrada que partisse da margem direita do Rio Quaraí até a Vila de Itaqui. Ao que tudo indica, a iniciativa em construir essa estrada que ligava as cidades da fronteira do Estado, tinha uma finalidade mais estratégica do que econômica.
A concessão inicial foi dada a José Cândido Gomes, que formou a companhia "The Brazil Great Southern Railway Company Limited", uma empresa de capital inglês, popularmente conhecida como "BGS". Iniciada a construção da estrada, seu prazo de conclusão foi prorrogado várias vezes, sendo finalizado até Itaqui, em 1888. Posteriormente a estrada foi prolongada até São Borja (ver ficha).
A B.G.S. operou a linha Barra do Quaraí- Itaqui - São Borja até 1924; desta data até 1933 a estrada ficou sob a administração de uma diretoria nomeada pelo Governo Federal e subordinada à Inspetoria Federal das Estradas de Ferro; em agosto de 1933 foi incorporada à VFRGS, ficando então sob a administração do governo estadual.
Insuficiência de dados sobre o município.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Itaqui
ENDEREÇO: Rua D. Pedro II, s/nº **MUNICÍPIO:** Itaqui
LINHA/RAMAL: Linha Barra do Quaraí - Itaqui - São Borja
CONSTRUTOR: BGS - The Brazil Great Southern Railway Company, Limited

DATA DE INAUGURAÇÃO: 30.12.1888

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1960 (?)

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO:
VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte da BGS
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de sustentação da cobertura sobre a plataforma em madeira.
COBERTURA: (x) **BEIRAIS** (x) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas de zinco pintadas **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.
DETALHES: As paredes das fachadas laterais sobressaem acima do telhado (no projeto original são frontões triangulares). Há platibanda na fachada principal e cobertura com beiral sobre a plataforma na fachada dos trilhos.
OBSERVAÇÕES: De acordo com o projeto da estação de Itaqui existente nos arquivos da RFFSA, com data de 10.03.1887, o prédio seria idêntico ao da estação de Barra do Quaraí (ver ficha), mas a comparação do projeto original com fotos atuais mostram que o imóvel foi bastante modificado e descaracterizado. Parece ter havido alterações nas fachadas laterais; a plataforma foi prolongada e fechada.





PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA / TPU (Termo de Permissão de Uso) para a Prefeitura Municipal. Negociações em andamento para aquisição de todas as áreas da RFFSA no município.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: O sítio ferroviário ocupa todo quarteirão, no qual foi implantado o Parque Fermino Fernandes Lima Neto, com quadras para práticas de diversas modalidades esportivas. O prédio da Estação é ocupado pelo Escritório da Administração do parque, almoxarifado, vestiário, sanitários e salas para atividades afins.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A estação ferroviária de Itaqui foi construída como parte da Estrada de Ferro Barra do Quaraí a Itaqui - São Borja. Essa estrada teve sua construção autorizada pelo Governo Imperial em 1877, através do Decreto nº 6771, de 15 de dezembro, que previa a execução de uma estrada que partisse da margem direita do Rio Quaraí até a Vila de Itaqui. Ao que tudo indica, a iniciativa em construir essa estrada que ligava as cidades da fronteira do Estado, tinha uma finalidade mais estratégica do que econômica.

A concessão inicial foi dada a José Cândido Gomes, que formou a companhia "The Brazil Great Southern Railway Company Limited ", uma empresa de capital inglês, popularmente conhecida como "BGS". Iniciada a construção da estrada, seu prazo de conclusão foi prorrogado várias vezes, sendo finalizado até Itaqui, em 1888. Posteriormente a estrada foi prolongada até São Borja (ver ficha).

A B.G.S. operou a linha Barra do Quaraí- Itaqui - São Borja até 1924; desta data até 1933 a estrada ficou sob a administração de uma diretoria nomeada pelo Governo Federal e subordinada à Inspetoria Federal das Estradas de Ferro; em agosto de 1933 foi incorporada à VFRGS, ficando então sob a administração do governo estadual.

Insuficiência de dados sobre o município de Itaqui.

Estações secundárias no município: Arroio da Cruz, Bororó, Ibicuí, Sociedade, Tuparaí.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Inventário do Patrimônio Cultural do Rio Grande do Sul - Ministério da Cultura - SPHAN / Pró Memória 10ª DR - Julho/91

Ofício Nº 0513/02. Gabinete do Prefeito. Prefeitura M. de Itaqui. 25/06/2002.

4. Estações - Padrão da VFRGS/Anos 30 e 40

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Alegrete
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Alegrete
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana
CONSTRUTOR: Primeira estação: 2º Batalhão de Engenharia do Exército.
Segunda estação: VFRGS

DATA DE INAUGURAÇÃO: indeterminada

DATA DE DESATIVAÇÃO:



SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Armazém, antiga casa do engenheiro, locomotiva no largo fronteiro.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte, padrão da VFRGS nos anos 30 e 40. Caracteriza-se por coberturas fortemente inclinadas, múltiplas águas e largos beirais.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Coberturas com estrutura de ferro (sobre a plataforma, nas laterais e sobre o acesso principal).

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Dois

Nº ÁGUAS: Múltiplas (12)

TELHAMENTO: Telhas francesas
Telhas de zinco no alpendre sobre a entrada principal

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. As aberturas do pavimento térreo possuem grades e as janelas do piso superior possuem venezianas. Molduras em massa.

DETALHES: Terraços descobertos nas extremidades, sendo o guarda-corpo com gradis de ferro. As mãos-francesas de ferro para sustentação das coberturas possuem o mesmo motivo dos gradis, assim como as grades das janelas no térreo.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Cacequi, Dom Pedrito, São Borja, Jaguari, Jaguarão, Canoas, Campo Bom, Vila Siqueira, Santiago, São Luís Gonzaga. A estação de Alegrete diferencia-se das demais pela forma da cobertura sobre o corpo central do prédio. Placa da ALL próximo ao acesso principal.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL. Está em estudo um termo de comodato entre a Prefeitura e a RFFSA do prédio do Armazém Especial, ao lado da Estação, para ser ocupado pelo Centro de Pesquisa e Documentação de Alegrete.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO: Tombamento solicitado ao IPHAE pela prefeitura de Alegrete
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Utilizada pela ALL (parcialmente).

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação de Alegrete faz parte da linha Porto Alegre - Uruguaiana, cuja construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro comunicando o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo Decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado, atingindo Cacequi em 1890. Em 1894 o governo federal, preocupado com questões orçamentárias, nomeou uma comissão encarregada de realizar detalhados estudos sobre o desempenho econômico de cada ferrovia federal; em 1897 foi determinada a paralisação das obras nas ferrovias federais; em 1898 a linha Porto Alegre - Uruguaiana (que era federal) foi arrendada para a Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Brèsil. Nesse período já estava quase concluído o trecho de 105 quilômetros entre Uruguaiana e a localidade de Carvoracy, no município de Alegrete. Este trecho, devido à sua utilidade para o comércio regional, era operado, mesmo de forma provisória e irregular, pelo empreiteiro Carlos Alegre, que também firmou contrato para o término da extensão até Alegrete. Devido ao falecimento de Carlos Alegre em 1899, foi aberta uma concorrência vencida pela Brazil Great Southern que passa então a operar, também provisoriamente, o trecho de Uruguaiana até Alegrete. Faltava ainda finalizar a parte entre Alegrete e Cacequi, cujas obras haviam sido paralisadas em 1897. Em 1901 elas foram retomadas pelo Segundo Batalhão de Engenharia do Exército, sendo definitivamente entregues ao tráfego em 1907.
Já em 1902 tinha-se notícias de uma estação ferroviária em Alegrete, que estaria localizada na parte norte da cidade, no fim da Rua Luiz de Freitas Valle.
Em 1912 houve manifestações da população local para que se estabelecesse a "futura estação" na zona sul da cidade. O pedido foi atendido e a Direção da Estrada de Ferro determinou que a nova estação fosse construída na Coxilha Seca, na esplanada, extremo sul, à Rua Barros Cassal (atual Rua Conde de Porto Alegre?). Quando começou o traçado das linhas, alguns moradores locais recorreram ao poder municipal pois sentiam-se prejudicados pela passagem da estrada em suas propriedades. Houve uma série de tratativas entre a municipalidade, o Estado e os construtores, de modo que o traçado da linha foi deslocado mais para oeste, não prejudicando os proprietários e nem o traçado da cidade.
Não existe registro da data de inauguração da segunda estação. Segundo o historiador Leandro Telles, ela teria sido modificada por volta de 1934.
Estações secundárias no município: Capivari, Caverá, Guaçuboi, Ibirocaí, Inhanduí, Itapevi, Jacaquá, Palma, Passo Novo, Rivadávia Corrêa, Tigre, Vasco Alves.

FONTES CONSULTADAS:

Coletânea de Fontes elaborada pelo Prof. Danilo Assumpção Santos do Centro de Pesquisa e Documentação de Alegrete.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Cacequi
ENDEREÇO: Rua Borges de Medeiros, s/n° **MUNICÍPIO:** Cacequi
LINHA/RAMAL: Linhas Porto Alegre - Uruguaiana e Rio Grande - Bagé - Cacequi
CONSTRUTOR: Primeira Estação: Cristiano Benedito Ottoni, Herculano Veloso Ferreira e Caetano Furquim de Almeida * - Segunda Estação: VFRGS

DATA DE INAUGURAÇÃO:
1ª: 23.12.1890
2ª: indeterminada

DATA DE DESATIVAÇÃO:
Setembro / 1997



SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim
TIPOS: Prédio da Cooperativa dos Empregados da VFRGS, bloco de sanitários, plataforma coberta e outros.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de grande porte, projeto padrão da VFRGS nas décadas de 30 e 40. Caracteriza-se por coberturas fortemente inclinadas, múltiplas águas e largos beirais.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de ferro sustentando as coberturas sobre as plataformas.
COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois
TELHAMENTO: Telhas francesas no prédio principal / fibrocimento nas coberturas sobre a plataforma **Nº ÁGUAS:** Múltiplas (12)
TIPOLOGIA VÃOS: Verga em arco abatido no térreo e verga reta no pico superior. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Venezianas em algumas janelas do piso superior. Molduras em massa.
DETALHES: Terraço descoberto em uma das extremidades, sendo o guarda-corpo com gradis de ferro.
OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva : Alegrete, São Borja, Jaguari, Dom Pedrito, Jaguarão, Campo Bom, Canoas, Vila Siqueira, Santiago e São Luiz Gonzaga. No térreo funcionava a estação e no piso superior ficava a residência do agente. A estação de Cacequi possui dimensões maiores que as demais por ter sofrido várias ampliações, de acordo com projetos da VFRGS. Área aproximada da estação = 959,00 m²
*Como não foi encontrado nada específico sobre a construção do trecho entre Santa Maria e Cacequi, foram considerados os mesmos construtores da seção até Santa Maria.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Termo de permissão de uso para a prefeitura de Cacequi, firmado em 01.05.1999.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente funcionam entidades como Casa da Amizade, Grupo da 3ª Idade, Memorial Ferroviário (Museu), Casa do Artesão e salas para cursos. Projeto de Centro Cultural em andamento.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Cacequi faz parte da linha Porto Alegre - Uruguaiana, cuja construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro comunicando o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo Decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado, atingindo Cacequi em 1890. Esta estação compunha o prolongamento da ferrovia de Santa Maria a Cacequi, sendo inaugurada na mesma ocasião que as estações de Boca do Monte, Canabarro, Dilermando de Aguiar, São Lucas e Umbu.
Entre 1897 e 1901, as obras da linha Porto Alegre - Uruguaiana ficaram paralisadas. Em 1902, o 2º Batalhão de Engenharia do Exército, estacionado em Cacequi, retomou as obras de continuação da ferrovia até Alegrete. Além de estar nesta rota, a Estação Cacequi era ponto de entroncamento com a linha Rio Grande - Bagé. Cacequi tornou-se portanto um importante entroncamento ferroviário, provavelmente um dos maiores do sul do país e ali começou, em 1910, a construção de um novo complexo ferroviário que incluía, além da nova estação, depósitos de locomotivas, oficinas para reparos de vagões, pátio de desvios e manobras, carvoeira, carpintarias e um núcleo habitacional para os empregados da ferrovia. Pela sua condição de estar num entroncamento, a Estação Cacequi teve um intenso fluxo comercial; recebeu políticos de destaque e teve papel importante nas Revoluções Federalista e de 1930. Na estação secundária de Entroncamento partiu também, anos mais tarde, o ramal para Santana do Livramento.
Cacequi foi distrito de São Vicente até 1935, quando passou à jurisdição de São Gabriel. Nessa fase surgiu um movimento para emancipação, o que concretizou-se em 1944.
A primeira estação de Cacequi parece ter sido construída provisoriamente num pequeno prédio, junto ao qual funcionava uma carvoeira e um grande depósito de lenha que ficava a céu aberto. Havia também depósitos de materiais utilizados nas construções da ferrovia e alojamento para funcionários. De acordo com foto, sem data, arquivada no Museu do Trem, a Estação de Cacequi possuía características formais bem diferentes da estação atual. Mostrava grande semelhança com a Estação de Santa Maria, apresentando platibanda e telhado em quatro águas. Tendo sido encontrado projeto de aumento e modificação com data de 1931 nos arquivos da RFFSA, em que as fachadas mostram o prédio com sua volumetria atual, mas com comprimento menor, pode-se supor que a estação primitiva tenha sido reformada ou substituída por nova, por volta de 1931. O relatório da VFRGS de 1934 apresenta foto da estação já com suas características atuais; em foto de 1935 o aspecto formal da estação está de acordo com o projeto de aumento e neste mesmo ano a estação foi elevada de 1ª classe para classe especial; em 1937 é mencionado projeto de construção de novas oficinas e armazém de almoxarifado. Plantas datadas de agosto/1943, intituladas "Ampliação e Reforma na Estação para a Instalação de Superintendência" mostram um aumento nos dois pavimentos no lado oposto ao terraço, ficando o prédio já com as dimensões atuais. Tais obras foram executadas pela Construtora Sul Brasil S/A de Porto Alegre.
Estações secundárias no município: Alcides Chagas, Chagas, Entroncamento, Floriano Maidano, Guilherme Resin, Leônidas Brasil, Paula Gomes, Retiro, Saicã, São Lucas, São Simão e Umbu.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Fundação de Economia e Estatística. De Província de São Pedro A Estado do Rio Grande do Sul – Censos do RS 1803 – 1950. Porto Alegre. 1981.

Ofício nº 51/00 da Secretaria de Educação e Cultura do Município de Cacequi. 05/06/2000.

Relatórios da VFRGS. Anos de 1929, 1934, 1935, 1937 e 1944.

TELLES, Jorge. Cacequi na História. Secretaria de Educação e Cultura de Cacequi. 1998.

Zero Hora. 29/10/1992. *Especial Ferrovias.*

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Campo Bom

ENDEREÇO: Rua dos Andradas, 67 **MUNICÍPIO:** Campo Bom

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo - Canela

CONSTRUTOR: Primeira estação: João Corrêa & Irmãos / Augusto Legendre

Segunda estação: VFRGS / Construtora: Companhia Sul Brasil

Chefe de obra: Arq. João Agostini Marcos

DATA DE INAUGURAÇÃO:
1ª est. - 15.08.1903
atual - 11.04.1935

DATA DE DESATIVAÇÃO:
1963



SÍTIO FERROVIÁRIO:

TRILHOS: Não **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Não

TIPOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte, projeto padrão da VFRGS nas décadas de 30 e 40. Caracteriza-se por coberturas fortemente inclinadas, múltiplas águas e largos beirais. Marquise de concreto em todo o perímetro do prédio.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Pintura atual: Cores creme e amarelo. Esquadrias na cor branca.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Múltiplas (12)

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com bandeira fixa e caixilhos de vidro no térreo. Janelas com venezianas no piso superior. Molduras em massa.

DETALHES: Os terraços laterais descobertos existentes originalmente foram fechados e cobertos em data indeterminada.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Alegrete, Cacequi, Dom Pedrito, São Borja, Jaguari, Jaguarão, Canoas, Vila Siqueira, Santiago, São Luís Gonzaga.

Área construída: 347,20 m. Área terreno: 1324,32m

O prédio foi restaurado no ano de 1998.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA – Comodato com prefeitura para utilização do prédio.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(x) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(x) Outros**
LEGISLAÇÃO: Decreto nº 2.320 /98, de 01.07.1998. Declara de utilidade pública para fins de preservação e tombamento o prédio da estação.
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Sedia a Biblioteca Pública Municipal Dr. Liberato desde 1988. Já foi sede da Prefeitura Municipal (1965 – 1988) e da Câmara de Vereadores (1966 – 1970).

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Pelo Decreto nº 262, de 18/12/1899, o presidente do Estado concedeu a João Corrêa & Irmão e Augusto Carlos Legendre direito *"à construção, uso e gozo de um Tramway a vapor entre Novo Hamburgo e a Villa de Taquara do Novo Mundo"*.
A Estação Campo Bom integra a primeira parte do ramal que faria a ligação Novo Hamburgo – Taquara – Canela, inaugurada em 1903 (até Taquara), onde foram construídas as estações Hamburgo Velho, Campo Bom, Quatro Colônias, Sapiranga, Amaral Ribeiro, Araricá, Campo Vicente, Parobé e Taquara.
Tal empreendimento provocou grande incremento econômico e social na região. Campo Bom ligou-se definitivamente a Porto Alegre, Canoas, São Leopoldo, Novo Hamburgo, Sapiranga e Taquara, o que facilitou o escoamento da produção local que já se direcionava para o setor calçadista, além da produção de telhas e tijolos. Um ano após a inauguração da Estação, foi instalada nas suas proximidades a "Vetter S. A. Indústria e Comércio", ampliando a produção e comercialização de calçados.
A estrada de ferro cortou Campo Bom ao meio e, antes mesmo do trem começar a trafegar, já houve ali um incremento comercial com a presença dos trabalhadores que construíram a estrada. Essa construção gerou algumas polêmicas devido ao excessivo número de curvas que o construtor João Corrêa estaria criando, o que alguns consideravam uma forma de aumentar a extensão construída e com isso, os ganhos.
A Estação Ferroviária teve forte influência no desenvolvimento urbano de Campo Bom, na medida em que provocou um redirecionamento ocupacional dos tradicionais pontos de concentração populacional como Quatro Colônias, Morro das Pulgas (atual Bairro Rio Branco) e Porto Blos, para as imediações da Estação. No início da década de 1920, Campo Bom contava com aproximadamente 200 moradias. Em 1926 foi elevada a 10º distrito de São Leopoldo e passou a 2º no ano seguinte, devido à emancipação de Novo Hamburgo. A população estimada era, então, de 1300 habitantes. Em 1938 Campo Bom foi elevada à categoria de cidade; em 1959 emancipou-se de São Leopoldo.
A primeira estação constituía-se num minúsculo prédio, que dificultava o abrigo dos passageiros e o armazenamento de mercadorias. Localizava-se alguns metros adiante da segunda estação, em direção à rodoviária. A construção de uma nova estação era uma reivindicação da comunidade, que mobilizou-se para que o "velho galpão de estação da Viação Férrea", como era conhecida a primeira estação, fosse substituída por uma à altura do progresso que Campo Bom alcançara. O empresário local Emílio Vetter e seu irmão doaram o terreno e cem mil tijolos para a nova estação. A execução da obra foi confirmada em 02/04/1934 pelo diretor da Viação Férrea. O prédio foi construído obedecendo os requisitos de higiene, incluindo a construção de poço artesiano. Sua inauguração, em 11/04/1935, foi bastante festejada e o local passou a constituir-se como uma espécie de cartão de visitas de Campo Bom. Em 1960, foi derrubado o muro que rodeava a Estação, por ato de vandalismo não identificado e bastante lamentado. Em 1962, embora o transporte ferroviário já fosse pouco utilizado, foram efetuadas reformas no prédio pois, devido à sua localização no centro da cidade, era imprescindível ao "embelezamento urbano". A estação, assim como parte do ramal, foi desativada em 1963. A partir de 1965 ela passou a sediar vários órgãos públicos municipais, conforme discriminado em item anterior.
Estação secundária: Quatro Colônias.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
GUIDO, Lang. Campo Bom: História e Crônica - 1826 – 1996. Prefeitura Municipal de Campo Bom. 1996.
Ofício nº 119/2000 da Prefeitura Municipal de Campo Bom / Secretaria de Educação e Cultura.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Canoas

ENDEREÇO: Av. Guilherme Schell, 2301 **MUNICÍPIO:** Canoas

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre – Novo Hamburgo – Canela

CONSTRUTOR: Primeira Estação: Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Railway Company - Segunda estação: VFRGS

DATA DE INAUGURAÇÃO:
1ª Estação: 14/04/1874
Prédio atual: 1934

DATA DE DESATIVAÇÃO:
1970



SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Sim (adaptados ao sistema Trensurb)

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

TIPOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte, projeto padrão da VFRGS nas décadas de 30 e 40. Caracteriza-se por coberturas fortemente inclinadas, múltiplas águas e largos beirais.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura sobre a plataforma e ao longo da fachada principal com estrutura em ferro. Pintura atual: Paredes brancas e detalhes na cor ocre.

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Dois

TELHAMENTO: Telhas francesas

Nº ÁGUAS: Múltiplas (12)

TIPOLOGIA VÃOS: Verga em arco abatido no térreo e verga reta no piso superior. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa, com venezianas no piso superior. Molduras em massa.

DETALHES: Terraços descobertos nas extremidades do prédio, sendo o guarda-corpo com gradis de ferro. Cunhais e pilastras salientes, no térreo com rusticação.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Cacequi, Alegrete, São Borja, Jaguari, Dom Pedrito, Jaguarão, Campo Bom, Vila Siqueira, Santiago e São Luiz Gonzaga.

No térreo funcionava a estação e no piso superior ficava a residência do agente.

Área total: 309,33 m². Área térreo: 177,77 m² . Área piso superior: 131,57 m². Área sotéias (terraços): 46,20 m²

Situa-se em alargamento do passeio público (com ajardinamento) entre a avenida e a linha férrea do Trensurb.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA / Prefeitura.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: (x) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** (x) **Outros** Inventário dos Bens Culturais Imóveis de Canoas - Novembro de 1998

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Fundação Cultural de Canoas.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Em 1866 aconteceram acirrados debates na Assembléia Provincial sobre o potencial da zona de colonização alemã, localizada no vale médio do Rio dos Sinos. O assunto predominante dizia respeito à questão dos transportes, principalmente à ligação desta zona, considerada como *"celeiro da Província"*, com a capital, que dependia do transporte fluvial pelo sinuoso Rio dos Sinos. Segundo a opinião de muitos, este fato atravancava o crescente potencial mercantil da colônia alemã, surgindo, então, a proposta de construção de uma estrada de ferro. Em 1871 a empresa *"The Porto Alegre & New Hamburg Brazilian Railway Company Limited"*, incorporada pelo inglês John Mac Ginity, iniciou as obras da primeira ferrovia do Estado. Em abril de 1874 foi inaugurada a seção da estrada compreendida entre a capital e São Leopoldo, com uma extensão de 33.756 metros que compreendiam as seguintes estações (ou paradas): Porto Alegre, Navegantes, Gravataí (depois Augusto Pestana), Canoas, Sapucaia e São Leopoldo.
Naquela época a região do atual município de Canoas era ocupada pela Fazenda do Gravataí, que a estrada de ferro atravessou ao meio. Os capões de mato existentes no local deram origem à denominação original de " Capão das Canoas".
O início do povoamento urbano coincidiu com a chegada da estrada de ferro, quando já formava-se um pequeno arraial nas adjacências da Estação Férrea. A Fazenda do Gravataí era de propriedade do Major Vicente Ferrer da Silva Freire, homem de influência política, suplente de vereador na Câmara de Porto Alegre, que começava a vender chácaras para cidadãos abastados da capital, entre os quais John Mac Ginity, construtor da ferrovia. Sua intenção era criar ali um local de veraneio. Os novos proprietários das chácaras deslocavam-se até ali de trem, nos finais de semana. Com o advento da ferrovia, abandonou-se o caminho que, de Gravataí, levava ao Passo do Rio dos Sinos.
Criação do município de Gravataí em 1880, sendo Canoas o primeiro distrito. Houve sérias questões sobre estradas, envolvendo superintendentes da estrada de ferro, moradores, o proprietário Vicente Freire e a Câmara de Gravataí.
Em 1885 eram anunciados oito trens de passeio aos domingos, exclusivamente de Porto Alegre a Canoas.
Nos últimos anos do século XIX, o povoado contava com três ou quatro hotéis, vários chalés de veranistas, algumas casas de negócios, pequenas indústrias e, pelos arredores, diversos arranchamentos de remanescentes da fazenda (peões e agregados). A vida social dos moradores concentrava-se na estação férrea, onde havia um buffet.
Com o crescimento do núcleo urbano, a população começou a solicitar uma série de melhoramentos, entre os quais a construção de uma nova estação de trens, que foi construída em 1934. Canoas emancipou-se em 1939, ao que seguiu-se um crescimento populacional sem similar no Rio Grande do Sul. No decêncio 1950-60, chegou a 390%, com a população saltando de 19.471 para 95.401 habitantes, o que provocou um crescimento desordenado. A população espalhou-se por dezenas de bairros ao longo da BR 116 (Av. Getúlio Vargas).
Verifica-se que o desenvolvimemnto de Canoas vinculou-se inicialmente ao surgimento da Estrada de Ferro e posteriormente expandiu-se em torno da rodovia. Sua economia é fortemente baseada no comércio e na indústria.
A primeira estação de Canoas é do grupo das mais antigas, que localizaram-se na Estrada de Ferro Porto Alegre – São Leopoldo. Inicialmente construída em madeira, era fechada apenas nos fundos como uma espécie de abrigo. Foi substituída em 1934 por nova construção em alvenaria de tijolos maciços, seguindo o projeto padrão da VFRGS.
O prédio da Estação Canoas foi desativado por volta dos anos de 1970, embora a linha Porto Alegre-Canoas continuasse em tráfego. A estação foi restaurada pela empresa TRENSURB em 1983, sendo adaptada à sua nova função como sede da Fundação Cultural de Canoas, com recomposição de pisos e forros, demolição e construção de paredes internas, recuperação da escada, do piso da plataforma, das esquadrias, dos rebocos internos e externos, da cobertura e do passeio, e execução de auditório e palco no pavimento térreo.
Estação secundária: Standard

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
SILVA, João Palma da. Pequena História de Canoas. Canoas 1978.
_____. As Origens de Canoas. 4ª edição. 1989.
Estação Férrea-Município de Canoas. Texto do Arquivo Histórico e Museu de Canoas. Depto. De Cultura. 2000.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Dom Pedrito (2ª estação)
ENDEREÇO: Rua Barão de Upacarahy **MUNICÍPIO:** Dom Pedrito
LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé - Cacequi / Ramal São Sebastião - Santana do Livramento
CONSTRUTOR: 1° Batalhão Ferroviário / Empreiteiro: Constantino Forte

DATA DE INAUGURAÇÃO:
1ª :17.02.1923
2ª :06.03.1943

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Armazém



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte, projeto padrão da VFRGS nas décadas de 30 e 40. Apresenta coberturas muito inclinadas, múltiplas águas, largos beirais e terraços laterais.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Marquises em concreto na fachada principal e sobre a plataforma.

COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Múltiplas

TIPOLOGIA VÃOS: Vergas em arco abatido (térreo) e verga reta no piso superior. Esquadrias com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.

DETALHES: Terraços descobertos nas duas extremidades, sendo o guarda-corpo com gradis de ferro. O muro baixo junto à fachada principal possui gradis com o mesmo motivo.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Cacequi, Alegrete, São Borja, Jaguari, Jaguarão, Canoas, Campo Bom, Vila Siqueira, Santiago, São Luiz Gonzaga.

O armazém ao lado da estação, com linhas mais simples, é idêntico aos armazéns de Jaguari, Santiago e São Borja.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA. Termo de Permissão de Uso, com ônus para a Prefeitura, em 1992/ termo aditivo em 1993.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO: Solicitação de tombamento da prefeitura local ao IPHAE, em julho de 1994. Parecer do IPHAE sugerindo tombamento municipal. Nova solicitação de tombamento em 1997, pela Prefeitura.

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Secretaria da Agricultura e Biblioteca Infantil. Em 1995 a Prefeitura Municipal elaborou projeto para Casa de Cultura e solicitou, inclusive, intermediação do IPHAE junto à RFFSA, o que de fato não aconteceu. O Aditivo de 1993 previa o uso da Estação pela Brigada Militar. Prédio do armazém utilizado para Oficina de Artesanato e Rádio Liberdade.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A "Estação Nova" de Dom Pedrito integra o ramal da Linha Rio Grande-Bagé destinado a fazer ligação com Santana do Livramento. Esse ramal teve seus estudos autorizados pelo Decreto nº 8556, de 15/02/1911, que depois de algumas modificações, foram aprovados, em seções distintas. Inicialmente tinham sido requeridos pelos engenheiros Florisbelo Leivas, André Veríssimo Rebouças e João Batista Garcez, mas foram transferidos à Empresa Construtora Rio Grande do Sul. Em 1914, o prazo para a finalização dessa obra foi prorrogado até 1919. A primeira parte do ramal, de São Sebastião a Dom Pedrito, executado pela Empresa Construtora, foi inaugurada em 1925; a segunda parte, de Dom Pedrito até Livramento, executada pelo 1º Batalhão Ferroviário, em 1943.

O entroncamento deste ramal com a linha dava-se na Estação São Sebastião, também localizada no município de Dom Pedrito, mais especificamente na vila Torquato Severo, que ainda hoje é distrito. Os trilhos alcançaram a sede de Dom Pedrito em 1922, tendo sido construídos pela Empresa Construtora do Rio Grande do Sul, sob a coordenação do Engº Celestino Allet. Nessa mesma fase foi inaugurada a chamada "Estação Velha", existente até hoje e ocupada pela Escola Estadual Dr. Augusto Villamil de Castro. Em 1937 reiniciaram-se as obras para ligar Dom Pedrito a Livramento. Para garantir um traçado mais reto, decidiu-se pela construção de uma nova estação nos altos da Coronel Demétrio, hoje Barão do Upacarahy. Os trabalhos estavam a cargo do 1º Batalhão Ferroviário e do empreiteiro Constantino Forte. Em 06/03/1943 a Viação Férrea tomou posse da nova estação, provavelmente desativando a antiga. Junto à estação foram construídos, em madeira, a cantina, o rancho e o alojamento para os praças do 1º Batalhão (provavelmente construções provisórias). Segundo informações do Sr. Adilson Nunes de Oliveira, há atualmente um armazém ao lado da Estação e um conjunto de casas (em torno de quatro) ocupadas por ex-funcionários, que seria o conjunto "Turma 7".

Ainda existe a estação de Torquato Severo, não sabemos se é a original São Sebastião ou se foi feita uma nova. Está ativa, servindo aos trens de carga.

Estações secundárias no município: Encruzilhada, Leões, Passo do Rocha, Pedritense, Quadros, São Sebastião, Upacarahy, Vacaiquá, Vauthier.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

"Um Pouco da História da Ferrovia em Dom Pedrito" por Adilson Nunes de Oliveira. In: Jornal Ponche Verde de Dom Pedrito. 01/01/1982.

Pasta "Dom Pedrito – Nova Estação Férrea" – Arquivo do IPHAE.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Jaguarão
ENDEREÇO: Praça Viscondessa de Magé **MUNICÍPIO:** Jaguarão
LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé - Cacequi / Ramal Basílio - Jaguarão
CONSTRUTOR: 1° Batalhão Ferroviário

DATA DE INAUGURAÇÃO: 25.03.1932

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1980

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Caixa d'água, armazém



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:** A
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte, projeto padrão da VFRGS nas décadas de 30 e 40. Caracterizada por coberturas muito inclinadas, múltiplas águas e largos beirais.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura sobre a plataforma sustentada por mãos-francesas de madeira.

COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telhas francesas no prédio/ fibrocimento sobre a plataforma **Nº ÁGUAS:** Múltiplas (12)

TIPOLOGIA VÃOS: Verga em arco abatido no térreo, verga reta no piso superior. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.

DETALHES: Terraços descobertos nas duas extremidades, sendo o guarda-corpo com elementos vazados.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Alegrete, Cacequi, Dom Pedrito, São Borja, Jaguari, Canoas, Campo Bom, Vila Siqueira, Santiago, São Luiz Gonzaga.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** (x) **Outros** Inventário SPHAN/Pref. Municipal
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: a prefeitura municipal manifestou interesse na cessão do prédio para instalação de um museu. Em janeiro de 1999 foi apresentado o projeto "Passeio Turístico de Trem na Fronteira Jaguarão - Treinta y Tres (Uruguai) - Maria Fumaça Internacional", por duas alunas do curso de Guia de Turismo do SENAC de Pelotas. O projeto recebeu aprovação formal do prefeito municipal de Jaguarão e de autoridades uruguaias.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Jaguarão localiza-se no ramal Basílio-Jaguarão, que faz a ligação da fronteira uruguaia com a Linha Rio Grande-Bagé. A reivindicação para construção deste ramal pelo município de Jaguarão parece ter acontecido antes mesmo da linha Rio Grande-Bagé estar pronta. Jaguarão já tinha sido elevado à condição de Vila desde 1832, sendo o 12º município a ser instalado no RS. A cidade desenvolveu-se com base na economia agropecuária, charqueadas e extração de carvão, além do comércio favorecido pela condição de fronteira. Em 1867 Jaguarão já contava com um Mercado Público e o final do século XIX é considerado como o período de apogeu da cidade, o que reflete-se na arquitetura da época, grande parte conservada até hoje, como é o caso do Teatro Politeama Esperança.

A cidade esperou muitos anos pela concretização de sua reivindicação por transporte ferroviário. No ano de 1890, o governo estadual, através do ato nº 215-A, de 30 de abril, concedeu privilégios a Augusto Cezar Leivas e ao engº José Barbosa Gonçalves para a construção de uma estrada de ferro até Jaguarão. Porém tal ato só concretizou-se na década de 1930, embora tenham continuado uma série de tratativas e determinações oficiais nos anos de 1911 e 1912, como assinatura de contratos com construtores e aprovação de estudos do ramal.

A construção do trecho foi iniciada pela Empresa Construtora do Rio Grande do Sul e finalizada pelo 1º Batalhão Ferroviário que, provavelmente, tenha sido também o construtor da Estação. A Estação Jaguarão é ligada à estação Rio Branco no Uruguai, de modo que a via entre as duas foi construída para duas bitolas. Em 1942 foi construído um abrigo para viajantes, chamado Parada Polinício, à margem brasileira da ponte, sendo inclusive projetada uma linha da estação até o abrigo.

No ano de 1988 foi realizado o Inventário do Patrimônio Arquitetônico de Jaguarão, que dividiu a cidade em setores urbanos. A Estação Ferroviária, segundo aqueles critérios, está fora dos principais setores e distante do centro histórico. A Estação é mencionada, junto com a Enfermaria Militar, como um exemplar isolado mas também representativo como marco histórico para a cidade.

Estações secundárias: Carlos Barbosa e Joaquim Caetano.

FONTES CONSULTADAS:

Correspondência Prefeitura Municipal de Jaguarão. SICT. 17/5/2000.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FRANCO, Sérgio da Costa. Origens de Jaguarão. IEL/UCS. 1980.

OLIVEIRA, Ana Lucia Costa de e SEIBT, Mauricio Borges (Org.). "PROJETO JAGUAR" – Inventário do Patrimônio Arquitetônico da Cidade de Jaguarão. SPHAN/ Prefeitura Municipal de Jaguarão/UFPel. 1988.

Relatório da VFRGS. Ano de 1942.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Jaguari
ENDEREÇO: Rua Dois de Julho **MUNICÍPIO:** Jaguari
LINHA/RAMAL: Linha P. Alegre - Uruguaiana / Ramal Dilermando de Aguiar - Santiago
CONSTRUTOR: 1ª estação: 3º Batalhão de Engenharia do Exército
2ª estação: VFRGS

DATA DE INAUGURAÇÃO:
1ª: 13.05.1919
2ª: 11.07.1935

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Armazém de cargas



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte, projeto padrão da VFRGS nas décadas de 30 e 40. Caracteriza-se por coberturas fortemente inclinadas, múltiplas águas e largos beirais.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Marquises de concreto ao longo das duas fachadas principais.

COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Múltiplas (12)

TIPOLOGIA VÃOS: Vergas em arco abatido no térreo e verga reta no piso superior. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa, com venezianas no piso superior. Molduras em massa.

DETALHES: Terraços descobertos nas extremidades do prédio, cujo guarda-corpo vazado com gradis de ferro foi fechado. O muro baixo junto à fachada principal possui gradis com o mesmo motivo. Cunhais e pilastras salientes, no térreo com rusticação.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Cacequi, Alegrete, São Borja, Dom Pedrito, Jaguarão, Canoas, Campo Bom, Vila Siqueira, Santiago e São Luiz Gonzaga.
No térreo funcionava a estação e no piso superior ficava a residência do agente.
O armazém ao lado da estação, com linhas mais simples, é idêntico aos armazéns de Dom Pedrito, Santiago e São Borja.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA / Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: A Prefeitura Municipal de Jaguari solicitou à RFFSA permissão de uso para o prédio da estação e armazém, para instalação de museu municipal e centro de atividades múltiplas. A solicitação foi negada porque os prédios foram considerados operacionais e arrendados à concessionária.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Jaguari faz parte do ramal que, partindo de Dilermando de Aguiar, faz a ligação com São Borja e Cerro Largo.
Pelo Decreto nº 8559 de 15/02/1911, o Governo Federal autorizou o contrato com os empreiteiros João Corrêa e Irmão e o Banco da Província do Rio Grande do Sul para execução de estudos e construção de um ramal ferroviário que fizesse a ligação entre São Pedro (hoje Dilermando de Aguiar), São Luiz Gonzaga e São Borja. O 3º Batalhão de Engenheiros do Exército já havia realizado estudos do trecho até Jaguari, que foi inaugurado em 13/05/1919. O restante das obras ficou paralisado até a década de 1930.
Em Jaguari existiu uma primeira estação provisória na margem esquerda do Rio Taquari que foi substituída pela atual, em 1935 (não se sabe se no mesmo local). Dois anos antes, em 1932, o 1º Batalhão Ferroviário estabeleceu-se em Jaguari para dar continuidade às obras da estrada de ferro, ali permanecendo até 1936, o que causou alguns " choques" aos costumes da comunidade local.
Jaguari teve como marco fundacional o ano de 1888, quando ali chegaram os primeiros imigrantes. A colônia fazia parte do antigo município de São Vicente e recebeu sucessivas correntes imigratórias de diversos países até 1906. No início do século XX, a Colônia de Jaguari já alcançara notável progresso. Em 1906 sua população ultrapassava os 14.500 habitantes. A partir da década de 1910 entrou num período de estagnação; suas aspirações de emancipação não eram atendidas e a Colônia transformou-se em 3º distrito de São Vicente, o que foi prejudicial do ponto de vista administrativo. Além disso, enquanto outras localidades do centro-oeste do Estado recebiam os benefícios das ferrovias, Jaguari perdia seu impulso desenvolvimentista inicial. Sua emancipação ocorreu em 1920, um ano após a chegada da ferrovia. Não há, no entanto, no material consultado nenhuma referência mais específica ao impacto que a estação possa ter tido no desenvolvimento local ou no próprio processo de emancipação.
Estações secundárias no município: Eng. Otávio Rocha, Jaguarizinho, São Xavier, Taquarixim.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
MARCHIORI, José Newton Cardoso. Esboço Histórico de Jaguari. Santa Maria: Pallotti. 1999.
Of. Gab. nº 210/98. Prefeitura Municipal de Jaguari. 08/09/1998.
Carta nº 473/PRF/98. RFFSA. 25/11/1998.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Santiago

ENDEREÇO: Rua Barão do Ladário s/nº **MUNICÍPIO:** Santiago

LINHA/RAMAL: Linha P. Alegre - Uruguaiana / Ramal Dilermando de Aguiar - Santiago

CONSTRUTOR: 1º Batalhão Ferroviário

DATA DE INAUGURAÇÃO: 24.06.1936

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

TIPOS: Caixa d'água,armazém, prédio térreo com cobertura em telhas francesas



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte, projeto padrão da VFRGS nas décadas de 30 e 40. Caracteriza-se por coberturas fortemente inclinadas, múltiplas águas e largos beirais.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Marquises de concreto ao longo das duas fachadas principais.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Múltiplas (12)

TIPOLOGIA VÃOS: Vergas em arco abatido no térreo e verga reta no piso superior. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa, com venezianas no andar superior. Molduras em massa.

DETALHES: Terraços descobertos nas extremidades do prédio, sendo o guarda-corpo com gradis de ferro. Cunhais e pilastras salientes, no térreo com rusticação.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Cacequi, Alegrete, São Borja, Jaguari, Dom Pedrito, Jaguarão, Canoas, Campo Bom, Vila Siqueira e São Luiz Gonzaga. No térreo funcionava a estação e no piso superior ficava a residência do agente.

Os vãos das janelas e portas do andar térreo, com exceção de uma, foram fechados com alvenaria e suas esquadrias retiradas. Há placa da ALL junto à fachada principal da estação. O piso superior parece estar ocupado.

O armazém ao lado da estação, com linhas mais simples, é idêntico aos armazéns de Dom Pedrito, Jaguari e São Borja.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente semi-abandonada. A Prefeitura possui projeto de transformar a estação em Centro de Cultura e Lazer, o que está na dependência de comodato com a concessionária e de verbas para restauração.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Santiago faz parte do ramal que, partindo de Dilermando de Aguiar, na linha Porto Alegre - Uruguaiana, faz a ligação com São Borja e Cerro Largo.
Pelo Decreto nº 8559 de 15/02/1911, o Governo Federal autorizou o contrato com os empreiteiros João Corrêa e Irmão e o Banco da Província do Rio Grande do Sul para execução de estudos e construção de um ramal ferroviário que fizesse a ligação de São Pedro (hoje Dilermando de Aguiar) com São Luiz Gonzaga e São Borja. O 3º Batalhão de Engenheiros do Exército já havia realizado estudos do trecho até Jaguari, que foi inaugurado em 13/05/1919. O restante das obras ficou paralisado até a década de 1930.
O município de Santiago foi criado em 1884 tendo como principal atividade econômica a pecuária. Na década de 1920, o município passava por uma fase de prosperidade verificada pelo aumento dos rebanhos e o crescimento do comércio. Novos serviços públicos eram necessários e foram sendo providenciados a luz elétrica e o abastecimento de água. O estabelecimento do Exército, através da Primeira Divisão de Cavalaria, a partir de 1926, devido à localização estratégica de Santiago, próxima à fronteira e cruzado de caminhos, deu um novo perfil social e cultural ao município, além de ser fator de impulso ao desenvolvimento econômico. Coube ao Exército, através do 1º Batalhão Ferroviário sob o comando do Gal. Deniz Desiderato Barbosa, a continuidade das obras da ferrovia desde Jaguari. Em 1935 foi finalizado o trecho até Curuçu, na época povoado do município. Em 1º de julho do ano seguinte a chegada do primeiro trem na Estação Santiago era comemorada, enquanto continuavam as obras até São Borja. Vários engenheiros-chefes e empreiteiros fixaram-se em Santiago nessa fase, o que criou grande movimento social e cultural. Os censos de 1920 e 1940 demonstram o grande crescimento populacional e econômico do período: a população que em 1920 era de 16.933 habitantes passou para 27.793 em 1940. Destaca-se a ascensão de atividades agrícolas incentivada pelo estabelecimento de imigrantes estrangeiros. No final da década de 1930 o município de Santiago foi elevado de Vila para Cidade.
Em 1993 foi apresentado o projeto turístico "Trem do Lazer e Cultura" por um vereador local. Em 1995 foi realizado o 2º "SOS Ferrovia" que reuniu autoridades políticas, a Associação dos Ferroviários de Santiago e a Associação dos Maquinistas do Rio Grande do Sul, mobilizados pela manutenção do transporte ferroviário. Mais recentemente foi elaborado outro projeto para utilização da Estação como centro de cultura e lazer.
Estações secundárias: Carovi, Charruas, Curuçu, Inspetor Lobo D´Ávila, Manoel de Freitas, Tupantuba e Vinte Pinheiros.

FONTES CONSULTADAS:

CONSTANTINO, Núncia Santoro de. SANTIAGO - RS: Da Concepção à Maturidade em Compasso Brasileiro. Porto Alegre. Martins Livreiro. 1984.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Of. Gab. Nº 359/2000. Prefeitura Municipal de Santiago, em 14/09/2000.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de São Borja

ENDEREÇO: Av. Tricentenário s/nº **MUNICÍPIO:** São Borja

LINHA/RAMAL: 1. Barra do Quaraí - Itaqui - S. Borja (BGS)

2. Linha P. Alegre - Uruguaiana / Ramal Dilermando de Aguiar - Santiago - S. Borja

CONSTRUTOR: (primeira estação) BGS - Brazil Great Southern Railway Company

(segunda estação) VFRGS - Viação Férrea do Rio Grande do Sul

DATA DE INAUGURAÇÃO:

1ª estação: 10.02.1913

Proj. prédio atual: 1929

DATA DE DESATIVAÇÃO:

1982



SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim

TIPOS: Armazém

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte, projeto padrão da VFRGS nas décadas de 30 e 40. Caracteriza-se por coberturas muito inclinadas, múltiplas águas e largos beirais.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Marquises de concreto ao longo das fachadas principais.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telhas cerâmicas francesas **Nº ÁGUAS:** Múltiplas (12)

TIPOLOGIA VÃOS: Vergas em arco abatido no térreo. Verga reta no piso superior. Esquadrias com caixilhos de vidro e bandeira fixa, com venezianas no andar superior. Molduras em massa.

DETALHES: Terraços descobertos nas duas extremidades, possuindo o guarda-corpo de alvenaria aberturas com gradis de ferro. O muro junto à fachada principal possui gradis com o mesmo motivo.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Alegrete, Cacequi, Jaguari, Dom Pedrito, Jaguarão, Campo Bom, Canoas, Vila Siqueira, Santiago, São Luiz Gonzaga.

A residência do agente ficava no andar superior.

O armazém ao lado da estação, com linhas mais simples, é idêntico aos armazéns de Dom Pedrito, Jaguari e Santiago.

O projeto da estação de São Borja existente nos arquivos da RFFSA apresenta, ao invés de marquises de concreto, coberturas sustentadas por estruturas de ferro (trilhos).



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL. Tratativas da Prefeitura Municipal para Comodato.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Projeto da Prefeitura para instalar sala de cinema, casa de cultura e restaurante.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A primeira estação ferroviária de São Borja, inaugurada em 1913, foi construída como parte da Estrada de Ferro Barra do Quaraí a Itaqui - São Borja. Essa estrada teve sua construção autorizada pelo Governo Imperial em 1877, através do Decreto nº 6771, de 15 de dezembro, que previa a execução de uma estrada que partisse da margem direita do Rio Quaraí até a Vila de Itaqui. Ao que tudo indica, a iniciativa em construir essa estrada que ligava as cidades da fronteira do Estado, tinha uma finalidade mais estratégica do que econômica.

A concessão inicial foi dada a José Cândido Gomes, que formou a companhia "The Brazil Great Southern Railway Company Limited", uma empresa de capital inglês, popularmente conhecida como "BGS". Iniciada a construção da estrada, seu prazo de conclusão foi prorrogado várias vezes, sendo finalizado até Itaqui, em 1888. Dois anos depois, a empresa recebeu autorização para o prolongamento da estrada até Santo Ângelo. Tal concessão caducou, ficando os trabalhos paralisados por quatorze anos. Em 1908 houve, sob novas condições, nova concessão à BGS para a execução do trecho de Itaqui a São Borja. Um ano depois iniciavam as obras do referido trecho, sendo entregues ao tráfego em 1913, ano em que foi inaugurada a primeira estação ferroviária de São Borja. Tal fato dinamizou o comércio e indústria ainda muito incipientes em São Borja. Uruguaiana, na época pólo econômico e cultural da região, passou a ser o principal parceiro de negócios. É dessa época o vapor " Rio Grande", acionado a rodas e dotado de três camarotes, último vapor que navegou regularmente no Rio Uruguai, interligando, antes da ferrovia, São Borja a Uruguaiana, por Itaqui.

A B.G.S. operou a linha Barra do Quaraí- Itaqui - São Borja até 1924; desta data até 1933 a estrada ficou sob a administração de uma diretoria nomeada pelo Governo Federal e subordinada à Inspetoria Federal das Estradas de Ferro; em agosto de 1933 foi incorporada à VFRGS, ficando então sob a administração do governo estadual.

O município de São Borja foi criado em 1834; em 1885 foi executado o traçado original da vila; em 1887 a população era de aproximadamente 3.360 habitantes. A pecuária foi até a década de 1930 sua principal atividade econômica. *"São Borja teve a Estância como seu núcleo e matriz econômico-social, sendo o gado, no seu sentido amplo, seguramente por mais de um século, o suporte quase único de sua economia em grande escala."* (Rillo, op. cit. p. 27) O gado vendido era transportado a pé, sendo fundamental a figura do tropeiro. São Borja ressentia-se do isolamento e das longas distâncias.

Em 1938, São Borja ganhou nova conexão ferroviária, através do ramal Dilermando de Aguiar – Santiago – São Borja, que partia da linha Porto Alegre - Uruguaiana. Pelo Decreto nº 8559 de 11/02/1911, o Governo Federal autorizou o contrato com os empreiteiros João Corrêa e Irmão e o Banco da Província do Rio Grande do Sul para execução de estudos e construção de um ramal ferroviário que fizesse a ligação de São Pedro (hoje Dilermando de Aguiar) com São Luiz Gonzaga e São Borja. O 3º Batalhão de Engenheiros do Exército já havia realizado estudos do trecho até Jaguari, que foi inaugurado em 13/05/1919. O restante das obras ficou paralisado até a década de 1930, quando foram retomadas pelo 1º Batalhão Ferroviário. O trecho de Santiago a São Borja foi inaugurado em 1938. Nessa fase, a agricultura vinha ganhando maior desenvolvimento em São Borja, destacando-se a produção de linho e trigo e, nas décadas seguintes, de arroz e soja. Com a inauguração do novo ramal, reverteu-se a dependência de São Borja ao mercado de Uruguaiana, aumentando as transações com outras cidades como Santa Maria e a capital.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

RILLO, Aparício Silva. São Borja Em Perguntas e Respostas. Coleção Tricentenário. Nº 2. 1982.

RODRIGUES, Cláudio Oraindi. São Borja e Sua História. Coleção Tricentenário. Nº 1. 1982.

Jornal Correio do Povo. 10/03/2002.p.15.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de São Luís Gonzaga
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** S. Luís Gonzaga
LINHA/RAMAL: Linha P. Alegre - Uruguaiana /
Ramal D. de Aguiar – Santiago – Santo Ângelo
CONSTRUTOR: 1° Batalhão Ferroviário

DATA DE INAUGURAÇÃO: 01.06.1943

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte, projeto padrão da VFRGS nas décadas de 30 e 40. Caracteriza-se por coberturas fortemente inclinadas, múltiplas águas e largos beirais.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Marquises de concreto.

COBERTURA: **(x) BEIRAIS** **( ) PLATIBANDA** **( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telhas cerâmicas francesas **Nº ÁGUAS:** Múltiplas (12)

TIPOLOGIA VÃOS: Vergas em arco abatido no térreo. Verga reta no piso superior. Esquadrias com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.

DETALHES: Terraços descobertos nas duas extremidades, cujo guarda-corpo de alvenaria possui aberturas circulares. O muro junto à fachada oposta aos trilhos apresenta gradis de ferro. A marquise na fachada da plataforma é contínua, e na fachada oposta há duas marquises menores.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Alegrete, Cacequi, Dom Pedrito, São Borja, Jaguari, Jaguarão, Canoas, Campo Bom, Vila Siqueira, Santiago.

O prédio está em péssimo estado, principalmente em relação às esquadrias externas. Algumas foram retiradas, inclusive os marcos.

O armazém ao lado da estação possui linhas mais simples. É semelhante aos armazéns de Jaguari, Santiago e São Borja, mas as esquadrias são mais elaboradas.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL. Negociação entre Prefeitura e RFFSA para compra da estação.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Abandonada. O armazém, que teria sido utilizado como escritório pela ALL, atualmente está fechado. A Prefeitura pretende usar como Casa de Cultura.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação São Luiz Gonzaga faz parte do ramal que, partindo de Dilermando de Aguiar, faz a ligação com São Borja e Santo Ângelo. Pelo Decreto nº 8559 de 15/02/1911, o Governo Federal autorizou o contrato com os empreiteiros João Corrêa e Irmão e o Banco da Província do Rio Grande do Sul para execução de estudos e construção de um ramal ferroviário que fizesse a ligação entre São Pedro (hoje Dilermando de Aguiar), São Luiz Gonzaga e São Borja. O primeiro trecho deste ramal, até Jaguari, foi inaugurado em 1919. O restante das obras ficou paralisado até a década de 1930. Em 1935 inaugurou-se o trecho Jaguari a Curuçu; em 1936, o trecho Curuçu - Santiago. A partir de Santiago o ramal bifurca-se, seguindo em duas direções: São Borja e São Luiz Gonzaga, sendo este último finalizado em 1943, com as seguintes estações: Carovi, Tupantuba, Charruas, Bossoroca, Rio Piratini, Ximbocu e São Luiz Gonzaga.
Insuficiência de dados sobre o município.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Vila Siqueira
ENDEREÇO: Av. Rio Grande - Praia do Cassino **MUNICÍPIO:** Rio Grande
LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé / Ramal Junção a Vila Siqueira
CONSTRUTOR: (primeira estação) Cia. Carris Urbanos de Rio Grande
(segunda estação) Viação Férrea do Rio Grande do Sul

DATA DE INAUGURAÇÃO:
1ª :1887
2ª : déc. de 1930

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Chalé da Colônia de Férias (ver se faz parte do sítio)



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte, projeto padrão da VFRGS nos anos 30 e 40. Caracteriza-se por cobertura fortemente inclinada, múltiplas águas e largos beirais.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura alpendrada com estrutura metálica sobre as plataformas.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telhas francesas
Telhas onduladas no alpendre

Nº ÁGUAS: Múltiplas (12)

TIPOLOGIA VÃOS: Verga em arco abatido no térreo e verga reta no pavimento superior. Esquadrias com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa trabalhadas no térreo e lisas no andar superior.

DETALHES: Cobertura plana em todo o perímetro do prédio. Pintura atual na cor branca, com detalhes e molduras em ocre. Esquadrias na cor azul.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Alegrete, Cacequi, São Borja, Dom Pedrito, Jaguari, Jaguarão, Campo Bom, Canoas, Santiago, São Luís Gonzaga. A estação de Vila Siqueira diferencia-se das demais pela existência de cobertura plana ao redor do prédio e por não possuir terraços laterais.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(x) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(x) Outros**
LEGISLAÇÃO: Leis municipais 4164, de 13 de fevereiro de 1986 e 4556, de 1990, que classificam várias "Edificações de Interesse Sócio-Cultural".
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente a Estação Vila Siqueira é ocupada pela Associação Comercial do Balneário Cassino e é utilizada como ponto de informações turísticas durante os meses de veraneio (segundo informações de funcionário da Secretaria de Planejamento e Habitação de Rio Grande).

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A criação do Balneário do Cassino, cujo nome original é Vila Siqueira, foi um ato deliberado do poder público que, através da Lei Provincial 1551, de 17/12/1885, concedeu à Cia Carris Urbanos de Rio Grande o uso de uma área, junto à costa do mar, com a finalidade de construir uma estação de banhos. No contrato estabelecido entre a concessionária e a Câmara Municipal previa-se a construção de uma estrada de ferro para ligar o balneário com o município de Rio Grande, o que foi de fundamental importância para o sucesso do empreendimento. O tráfego regular nesta estrada, que ligava-se à Estrada de Ferro Rio Grande- Bagé na Estação Junção, foi inaugurado em 26 de janeiro de 1890. Por trem eram transportados então produtos alimentícios e os materiais necessários para as novas construções, além do transporte de passageiros que foi intensificando-se com a popularidade do local e o preço acessível das passagens. Várias companhias sucederam-se na administração desta estrada, entre as quais, a Viação Rio-Grandense, em 1891 e a Southern Brazilian Rio Grande do Sul, em 1900.
No traçado inicial do balneário, os trilhos do trem passavam por uma rua principal em direção à costa. Em cada lado dessa rua principal havia quatro paralelas e cortando-as perpendicularmente, dezoito ruas foram abertas. As setenta e duas quadras existentes tinham terrenos de 100 X 50 m, formando um quadrilátero, chamado de Quadro. Quando o balneário foi oficialmente inaugurado em 1898, já havia água encanada e luz, quarenta casas geminadas, vinte chalés particulares e um moderno hotel. A primeira construção em alvenaria foi o chalé da família Lawson, de origem inglesa.
O novo balneário teve grande sucesso, tornando-se o ponto obrigatório de veraneio da elite rural e comercial. Em 1914 houve uma ampliação do loteamento e, em 1917, foram criadas duas grandes praças. A ocupação do balneário foi sendo progressivamente expandida.
A Estação Vila Siqueira inicialmente era um prédio pequeno de madeira situado na avenida, próximo à atual rua Alfredo Rodrigues. Mais tarde ela foi reconstruída, mas não há precisão de data. O relatório da VFRGS do ano de 1929 refere-se à construção de novo edifício e reparação geral na antiga estação. A estação era o ponto de entrada e saída do balneário, com um grande fluxo de passageiros e cargas. Segundo informações de moradores locais, o pavimento térreo era subdividido em armazém, local para venda de passagens, sala de espera, depósito de bagagens e sanitários. O pavimento superior era usado para a moradia do agente e sua família.
Célia Maria Pereira menciona em seu artigo a construção de uma Colônia de Férias para funcionários da Viação Férrea, localizada na Avenida Rio Grande nº 229, que também está protegida pela legislação já citada.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

PEREIRA, Maria Célia. Memórias de Um Balneário: Patrimônio Edificado do Cassino. In: EXPOR - Revista do Pós-Graduação em Artes. ILA/UFPel. N. 3. Nov. 1998.

Relatório da VFRGS. Ano de 1929.

SALVATORI, Elena. HABIAGA, Lydia Angelica Gómez de Perez. THORMANN, Maria do Carmo. Crescimento Horizontal da Cidade do Rio Grande. In: Revista Brasileira de Geografia. Vol. 51.1989.

PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(x) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(x) Outros**
LEGISLAÇÃO: Leis municipais 4164, de 13 de fevereiro de 1986 e 4556, de 1990, que classificam várias "Edificações de Interesse Sócio-Cultural".
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente a Estação Vila Siqueira é ocupada pela Associação Comercial do Balneário Cassino e é utilizada como ponto de informações turísticas durante os meses de veraneio (segundo informações de funcionário da Secretaria de Planejamento e Habitação de Rio Grande).

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A criação do Balneário do Cassino, cujo nome original é Vila Siqueira, foi um ato deliberado do poder público que, através da Lei Provincial 1551, de 17/12/1885, concedeu à Cia Carris Urbanos de Rio Grande o uso de uma área, junto à costa do mar, com a finalidade de construir uma estação de banhos. No contrato estabelecido entre a concessionária e a Câmara Municipal previa-se a construção de uma estrada de ferro para ligar o balneário com o município de Rio Grande, o que foi de fundamental importância para o sucesso do empreendimento. O tráfego regular nesta estrada, que ligava-se à Estrada de Ferro Rio Grande- Bagé na Estação Junção, foi inaugurado em 26 de janeiro de 1890. Por trem eram transportados então produtos alimentícios e os materiais necessários para as novas construções, além do transporte de passageiros que foi intensificando-se com a popularidade do local e o preço acessível das passagens. Várias companhias sucederam-se na administração desta estrada, entre as quais, a Viação Rio-Grandense, em 1891 e a Southern Brazilian Rio Grande do Sul, em 1900.
No traçado inicial do balneário, os trilhos do trem passavam por uma rua principal em direção à costa. Em cada lado dessa rua principal havia quatro paralelas e cortando-as perpendicularmente, dezoito ruas foram abertas. As setenta e duas quadras existentes tinham terrenos de 100 X 50 m, formando um quadrilátero, chamado de Quadro. Quando o balneário foi oficialmente inaugurado em 1898, já havia água encanada e luz, quarenta casas geminadas, vinte chalés particulares e um moderno hotel. A primeira construção em alvenaria foi o chalé da família Lawson, de origem inglesa.
O novo balneário teve grande sucesso, tornando-se o ponto obrigatório de veraneio da elite rural e comercial. Em 1914 houve uma ampliação do loteamento e, em 1917, foram criadas duas grandes praças. A ocupação do balneário foi sendo progressivamente expandida.
A Estação Vila Siqueira inicialmente era um prédio pequeno de madeira situado na avenida, próximo à atual rua Alfredo Rodrigues. Mais tarde ela foi reconstruída, mas não há precisão de data. O relatório da VFRGS do ano de 1929 refere-se à construção de novo edifício e reparação geral na antiga estação. A estação era o ponto de entrada e saída do balneário, com um grande fluxo de passageiros e cargas. Segundo informações de moradores locais, o pavimento térreo era subdividido em armazém, local para venda de passagens, sala de espera, depósito de bagagens e sanitários. O pavimento superior era usado para a moradia do agente e sua família.
Célia Maria Pereira menciona em seu artigo a construção de uma Colônia de Férias para funcionários da Viação Férrea, localizada na Avenida Rio Grande nº 229, que também está protegida pela legislação já citada.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

PEREIRA, Maria Célia. Memórias de Um Balneário: Patrimônio Edificado do Cassino. In: EXPOR - Revista do Pós-Graduação em Artes. ILA/UFPel. N. 3. Nov. 1998.

Relatório da VFRGS. Ano de 1929.

SALVATORI, Elena. HABIAGA, Lydia Angelica Gómez de Perez. THORMANN, Maria do Carmo. Crescimento Horizontal da Cidade do Rio Grande. In: Revista Brasileira de Geografia. Vol. 51.1989.

5. Estações de Duas Águas com estrutura de madeira na Linha S. Maria - Marcelino Ramos e no Trecho Carlos Barbosa - Bento Gonçalves

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Bento Gonçalves

ENDEREÇO: Rua Duque de Caxias s/n **MUNICÍPIO:** Bento Gonçalves

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Montenegro -Caxias do Sul/ Sub-Ramal Carlos Barbosa- B. Gonçalves

CONSTRUTOR: Governo do Estado

DATA DE INAUGURAÇÃO: 10.08.1919

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO:

TRILHOS: Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim

TIPOS: Residência dos funcionários, garagens, depósitos, caixa d'água (as casas foram leiloadas)



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria / Mãos francesas de madeira

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.

DETALHES: Óculos nas empenas das fachadas laterais. No projeto original observam-se lambrequins de madeira nos beirais.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Sertão, Erechim, Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos (na linha S. Maria - M. Ramos), Carlos Barbosa, Farroupilha e Garibaldi (na mesma linha), São Pedro do Sul (ramal D. de Aguiar - Santiago).

A caixa d'água circular é metálica com base de pedras; o depósito em duas águas foi construído em alvenaria, com duas ampliações sucessivas em madeira e alvenaria; as quatro casas de ferroviários ainda têm uso residencial, sendo a cobertura em duas águas, com um pavimento mais sótão (dados do inventário IPHAN de 1996).

O projeto arquitetônico original em escala 1:50, sem indicação de data, encontra-se nos arquivos da RFFSA, com assinatura de Frederico Dahne, *Chefe da Commissão*.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA/ convênio com a empresa "Giordani Turismo".

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(x) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(x) Outros**
LEGISLAÇÃO: Lei Municipal nº 5, de 03 de maio de 1996 / Plano Diretor institui a " Zona de Proteção Turística"
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Utilizada pela empresa Giordani Turismo para o "Projeto Maria Fumaça", que opera um passeio turístico entre Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Em 1898, o Governo do Estado mandou abrir concorrência para o prolongamento da estrada de ferro Porto Alegre - Novo Hamburgo, com os objetivos de aumentar o tráfego e a renda daquela linha e dotar a região colonial de Caxias do Sul com uma via de transporte mais adequada ao seu crescente desenvolvimento. No ano seguinte, pelo Decreto Estadual nº 230, de 09 de março, foi concedido a Marcínio José de Matos, vencedor da concorrência, o privilégio para a construção do ramal de Novo Hamburgo a Caxias do Sul. Paralelamente a isto autorizava-se, no final do mesmo ano (1899), o prolongamento de Novo Hamburgo até Taquara, o que atenderia ao primeiro objetivo acima mencionado, ou seja, o de aumentar o tráfego da Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. Em 1904 o traçado do ramal para Caxias do Sul foi alterado, transferindo o ponto de partida de Novo Hamburgo para Montenegro, o que permitiria a abrangência de um maior número de localidades.
Com a ampliação dos contratos de arrendamento entre o governo federal e a Auxiliaire, em 1905, estabeleceu-se a incorporação dos ramais de concessão estadual, entre os quais o de Caxias. O governo estadual seria indenizado pelos gastos já efetuados com a construção até o momento da incorporação e a Cia. Auxiliare ficaria responsável pela continuidade das obras. Em 1909 foi inaugurada a primeira parte composta pelos trechos Rio dos Sinos - Montenegro - Maratá; Maratá - Barão e Barão - Carlos Barbosa; a segunda parte, de Carlos Barbosa a Caxias do Sul, em 1910.
A Cia. Auxiliaire realizou também estudos para um ramal até Bento Gonçalves, apresentando-os à União. Como o governo federal não desse andamento ao assunto, o governo estadual tomou para si a responsabilidade, iniciando estudos em 1915 e nomeando como diretor da estrada o engº Frederico Dahne. Dahne fôra também o responsável pelos novos estudos do ramal e, segundo ele os estudos anteriores, que haviam sido realizados pela Auxiliaire em 1906, apresentavam graves erros. Esta estrada é referida no Relatório da Secretaria de Obras do Estado de 1915 nos seguintes termos:
"É uma estrada que vai servir a uma zona fertilíssima e de grande produção agrícola, de sorte a garantir completamente vantagens imediatas para o capital nela empregado (...)".
Em 1918 era inaugurado o trecho até Garibaldi e em 1919 até Bento Gonçalves.
Os relatórios da VFRGS da década de 1940 referem-se à construção de uma linha entre Bento Gonçalves e Passo Fundo que estaria a cargo da Comissão Construtora de Estradas de Ferro no Sul do País (ligada ao Ministério da Guerra). São mencionados inclusive os altos custos deste empreendimento, que provavelmente não tenha sido executado.
Estações secundárias: São Valentin, Veríssimo de Matos, Km 2 e São Luiz (conforme resposta da Prefeitura, mas que não constam no levantamento do Borges Fortes. Provavelmente tenham sido construídas na década de 1970, como integrantes do Tronco Principal Sul - TPS).
Uma das casas que compõem o sítio ferroviário foi destruída por incêndio, conforme notícia veiculada pelo Correio do Povo em 10/01/2001.

FONTES CONSULTADAS:

AMARAL, Átilla do. O Transporte Ferroviário no Rio Grande do Sul. 1974 (cópia xerox)
FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Relatórios da Secretaria de Obras Públicas do Estado. Anos de 1914 e 1915.
Relatório da VFRGS. Ano de 1944.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Carlos Barbosa

ENDEREÇO: Parque da Estação **MUNICÍPIO:** Carlos Barbosa

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre – Uruguaiana / Ramal Montenegro - Caxias do Sul

CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil / Irmãos Corrêa e Legendre

DATA DE INAUGURAÇÃO: 27.12.1909

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1976

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

TIPOS: Casa de operário / pombal / sanitários / caixa d'água metálica



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:** A

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em duas águas e estrutura em madeira no prolongamento sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira para sustentação da cobertura de zinco sobre a plataforma. A casa de funcionário ao lado da estação é de madeira.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS

Nº DE PAVIMENTOS: Um + sótão

TELHAMENTO: Telhas cerâmicas (francesas) e metálicas (zinco) sobre a plataforma

Nº ÁGUAS: Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Vergas retas. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa, algumas com venezianas. Molduras em massa.

DETALHES: Óculos nas empenas. Acréscimo posterior: tomadas de ar para sistema de ar-condicionado.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Farroupilha, Garibaldi e Bento Gonçalves (na mesma linha), Sertão, Erechim, Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos, (na linha S. Maria - M. Ramos), São Pedro do Sul (ramal D. de Aguiar - Santiago). Grande monumento em ferro na entrada do parque, em frente à estação.

Os prédios situam-se em parque no centro urbano, com área esportiva, gramados e arborização.



PROPRIETÁRIO ATUAL: Prefeitura Municipal de Carlos Barbosa. Desapropriação com emissão de posse em agosto de 1999, sendo considerada desapropriada a RFFSA e desapropriante o Município de Carlos Barbosa.
NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(x) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: **(x) Tombamento** **( ) Outros**
LEGISLAÇÃO: A lei municipal nº 1276, de 29 de abril de 1999, dispõe sobre a proteção do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Município de Carlos Barbosa. Tombamento definitivo e inscrição nº 1 no Livro Tombo em 14 de maio de 1999 do prédio da Antiga Estação Férrea.
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Biblioteca e Sala de Cinema/ Projeto de Centro Cultural aprovado na Lei de Incentivo à Cultura em 2000 e já executado.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Em 1898, o Governo do Estado mandou abrir concorrência para o prolongamento da estrada de ferro Porto Alegre - Novo Hamburgo, com os objetivos de aumentar o tráfego e a renda daquela linha e dotar a região colonial de Caxias do Sul com uma via de transporte mais adequada ao seu crescente desenvolvimento. No ano seguinte, pelo Decreto Estadual nº 230, de 09 de março, foi concedido a Marcínio José de Matos, vencedor da concorrência, o privilégio para a construção do ramal de Novo Hamburgo a Caxias do Sul. Paralelamente a isto autorizava-se, no final do mesmo ano (1899), o prolongamento de Novo Hamburgo até Taquara, o que atenderia ao primeiro objetivo acima mencionado, ou seja, o de aumentar o tráfego da Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. Em 1904 o traçado do ramal para Caxias do Sul foi alterado, transferindo o ponto de partida de Novo Hamburgo para Montenegro, o que permitiria a abrangência de um maior número de localidades.
Com a ampliação dos contratos de arrendamento entre o governo federal e a Auxiliaire, em 1905, estabeleceu-se a incorporação dos ramais de concessão estadual, entre os quais o de Caxias do Sul. O governo estadual seria indenizado pelos gastos já efetuados com a construção até o momento da incorporação e a Cia. Auxiliare ficaria responsável pela continuidade das obras. Em 1909 foi inaugurada a primeira parte composta pelos trechos Rio dos Sinos - Montenegro - Maratá; Maratá - Barão e Barão - Carlos Barbosa; a segunda parte, de Carlos Barbosa a Caxias do Sul, em 1910.
A Estação Carlos Barbosa foi inaugurada em 1909 e com ela toda a primeira parte do ramal, com as seguintes estações: (Portão, Azevedo, Pareci - trecho Rio dos Sinos - Montenegro) Montenegro, Santos Reis, Vitória, Maratá, Esperança, Linha Bonita, São Salvador (Salvador do Sul), Barão e Carlos Barbosa.
Nessa época, Carlos Barbosa fazia parte do município de Garibaldi. Um ano depois, pelo ato nº 74, de 25/01/1910 da intendência municipal, resolveu-se denominar o pequeno povoado nº 35 da estrada Buarque de Macedo, de Carlos Barbosa (governador do Estado na época), devido ao seu notável desenvolvimento a partir da instalação da Estação Férrea de "Santa Luiza" (provável nome original da Estação). Em agosto do mesmo ano foi criado o 3º distrito de Garibaldi, com sede em Carlos Barbosa. Em 1925, por ser mais povoado e mais desenvolvido em virtude da proximidade à estrada de ferro, Carlos Barbosa passou a 2º distrito de Garibaldi. Sua emancipação, no entanto, só aconteceu em 1959.
Precedendo a chegada da estrada de ferro, chegaram engenheiros, políticos, empreiteiros, pedreiros e grande número de trabalhadores braçais, vindos de outros estados e países, o que dinamizou bastante a vida da então "Colônia 35". Estava previsto que a estação ali construída seria de porte suficiente para comportar o fluxo comercial de Garibaldi, Bento Gonçalves, Alfredo Chaves e Lagoa Vermelha. A construção da ferrovia teve difíceis percalços mas constituiu um grande avanço na infra-estrutura de Carlos Barbosa e região.
A partir de 1910, quando ficou pronto o trecho até Caxias do Sul, o fluxo da estrada aumentou bastante. Os parques industriais de Bento Gonçalves e Garibaldi edificaram depósitos para recepção e embarque de suas mercadorias em Carlos Barbosa. Eram depósitos provisórios de madeira, pois previa-se para breve a extensão dos ramais ferroviários para estes municípios.
O relatório da Diretoria da VFRGS de 1921 menciona a importância, apesar de curto, do ramal Montenegro a Caxias, devido aos bons resultados financeiros de suas estações e aos vastos recursos econômicos da região, que tinha um tráfego intenso. Todavia menciona as más condições técnicas, principalmente do trecho Maratá a Barão, entre os municípios de Montenegro e Salvador do Sul.

FONTES CONSULTADAS:

Fax Prefeitura Municipal de Carlos Barbosa. 26/09/2000.
FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
MIGOT, Aldo F. História de Carlos Barbosa. Caxias do Sul: EDUCS. 1989.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Erechim
ENDEREÇO: Praça Júlio de Castilhos **MUNICÍPIO:** Erechim
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil

DATA DE INAUGURAÇÃO: 30.08.1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1980

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira para sustentação das coberturas sobre as plataformas.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
TELHAMENTO:

Nº DE PAVIMENTOS: Um
Nº ÁGUAS: Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa. Janelas basculantes na fachada lateral fora do padrão original.

DETALHES: Cunhais e pilastras salientes.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Sertão, Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos (na mesma linha), Carlos Barbosa, Farroupilha, Garibaldi e Bento Gonçalves (na zona de imigração italiana), São Pedro do Sul (no ramal D. de Aguiar - Santiago).
As telhas de barro (francesas) originais foram substituídas.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL (América Latina Logística). Contatos para convênio permitindo a utilização do prédio como centro cultural (em andamento).

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(x) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(x) Outros**

LEGISLAÇÃO: A lei municipal nº 3.311, de 19 de setembro de 2000, considera patrimônio histórico e cultural do município a mancha ferroviária de Erechim e autoriza o Executivo Municipal a determinar a abertura de processo de tombamento.

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: O prédio estaria alugado a uma firma (Carvalho Materiais de Construção). Há um movimento para transformar o prédio em centro cultural (MAPE - Movimento de Artistas Plásticos de Erechim).

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O Decreto 10432, de 09/11/1889 do Governo Imperial concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo. A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa belga organizada para este fim. Esta transferiu parte de seus direitos para a Cia. Industrial das Estradas do Brasil, da qual Teixeira Soares era um dos diretores. Os direitos da Sud-Ouest ficaram, então, restritos ao trecho entre Santa Maria e Cruz Alta. Novamente, em 1893, houve uma renegociação em que a Cia. Industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Um ano depois, esta repassou para a Sud-Ouest o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos), além dos ramais. A empresa belga acabou ficando com a concessão de toda linha em território gaúcho. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho até Cruz Alta; em 1898 até Passo Fundo. Em 1907, pelo Decreto Federal nº 6673, as linhas férreas a construir e explorar entre Passo Fundo e o Rio Uruguai foram incorporadas à Cia Auxiliare, em virtude do contrato de arrendamento com ela firmado em 1905. Em 1909, o Decreto 7643 aprova os estudos definitivos e o orçamento do trecho final, no qual situa-se a Estação Erechim, inaugurada em 1910.

A colônia de Erechim foi criada pelo governo estadual em 1908. Sua sede era no atual município de Getúlio Vargas, sendo que a localidade do atual município de Erechim chamava-se Paiol Grande, caracterizando-se como um pequeno povoado que foi crescendo com a chegada dos trilhos e a inauguração da estação ferroviária em 1910. Nessa mesma fase a região estava incluída em projetos do governo estadual de imigração e colonização, recebendo imigrantes de várias etnias, principalmente alemã, italiana, polonesa e judia. A existência da ferrovia facilitou e incentivou a imigração que foi bem considerável a partir de 1910. Em 1916, o Escritório da Comissão de Terras foi transferido de Erechim (atual Getúlio Vargas) para Paiol Grande (atual Erechim). Este fator somou-se ao da ferrovia para dinamizar o crescimento local. Em 1918 a colônia de Erechim emancipou-se de Passo Fundo, com o nome de Boa Vista.

A estação ferroviária foi a primeira construção de Paiol Grande. Ao seu lado logo foi construída também a primeira moradia, de propriedade de um funcionário da ferrovia, o Sr. Antenor Pedrollo. O traçado primitivo da ferrovia não passava por este local, mas por imposição do engenheiro Carlos Torres Gonçalves, sofreu um desvio para Paiol Grande, que o referido engenheiro julgava que devesse ser a sede da colônia por ser um ponto mais fácil para o acesso dos imigrantes, além de ter grande potencial madeireiro. A ferrovia barateou os fretes da produção local; a região teve então um desenvolvimento acentuado, sendo que Paiol Grande foi consolidando-se como importante centro regional. Surgiram indústrias ligadas à extração de erva-mate e madeiras, com várias serrarias e depósitos de madeira ao longo da ferrovia. Mais tarde desenvolveu-se a indústria da banha e outros produtos suínos. Na década de 1950 desenvolveu-se muito a produção do trigo, e Erechim tornou-se o grande centro produtor do país. Toda produção de trigo e farinha era escoada pelos vagões da Viação Férrea. Erechim foi servida pelo trem misto Marcelino Ramos - Passo Fundo; o Noturno Paulista (SP - POA) e o luxuoso internacional que ligava o Rio de Janeiro a Buenos Aires.

A Estação Erechim foi ampliada para o lado leste entre 1912 e 1939.

Estações secundárias no município: Capo-Erê.

FONTES CONSULTADAS:

CHIAPARINI, Enori. In: Diário de Manhã. 30/04/1988. Erechim.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Informações e dados fornecidos pelo Arquivo Histórico Municipal de Erechim.

MENEGATI, Altair José. In: a Voz da Serra. 5,6,9,12,13 e 15/02/2000. Erechim.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Farroupilha
ENDEREÇO: Rua Rômulo Noro **MUNICÍPIO:** Farroupilha
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre – Uruguaiana/ Ramal Montenegro - Caxias do Sul
CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil /
Empreiteira: Empresa Oppitz e Gomes

DATA DE INAUGURAÇÃO: 13.05.1910

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com cobertura em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento sobre a plataforma.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira na estrutura de sustentação da cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta e em arco abatido. Esquadrias em madeira com caixilhos de vidro e bandeira. Molduras em massa.
DETALHES:
OBSERVAÇÕES: Estações com a mesma tipologia construtiva: Carlos Barbosa, Garibaldi e Bento Gonçalves (na mesma linha), Sertão, Erechim, Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos (na linha S. Maria - M. Ramos), São Pedro do Sul (ramal D. de Aguiar - Santiago).



PROPRIETÁRIO ATUAL: Prefeitura Municipal de Farroupilha (comprou da RFFSA).

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Terminal de transporte coletivo urbano, desde maio de 2000.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As colônias italianas da região serrana já alcançavam relativo desenvolvimento no final do século XIX. Em 1890 eram criados os municípios de Caxias do Sul e Bento Gonçalves, com uma população em torno de 18.506 e 27.276 habitantes respectivamente. No entanto, a economia florescente da região ressentia-se pela falta de meios de transporte eficazes para escoar a produção. As carretas de tração animal e as estradas acidentadas e tortuosas eram muito lentas; além disso, para a produção chegar na capital, via os portos de São Sebastião do Caí e Montenegro, havia uma série de intermediários, o que aumentava muito o preço dos produtos. A colônia reclamava constantemente uma estrada de ferro. Em 1898, o Governo do Estado mandou abrir concorrência para o prolongamento da estrada de ferro Porto Alegre - Novo Hamburgo, com os objetivos de aumentar o tráfego e a renda daquela linha e dotar a região colonial de Caxias do Sul com uma via de transporte mais adequada ao seu crescente desenvolvimento. No ano seguinte, pelo Decreto Estadual nº 230, de 09 de março, foi concedido a Marcínio José de Matos, vencedor da concorrência, o privilégio para a construção do ramal de Novo Hamburgo a Caxias do Sul. Paralelamente a isto autorizava-se, no final do mesmo ano (1899), o prolongamento de Novo Hamburgo até Taquara, o que atenderia ao primeiro objetivo acima mencionado, ou seja, o de aumentar o tráfego da Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. Em 1904 o traçado do ramal para Caxias do Sul foi alterado, transferindo o ponto de partida de Novo Hamburgo para Montenegro, o que permitiria a abrangência de um maior número de localidades. Com a ampliação dos contratos de arrendamento entre o governo federal e a Auxiliaire, em 1905, estabeleceu-se a incorporação dos ramais de concessão estadual, entre os quais o de Caxias do Sul. O governo estadual seria indenizado pelos gastos já efetuados com a construção até o momento da incorporação e a Cia. Auxiliare ficaria responsável pela continuidade das obras. Em 1909 foi inaugurada a primeira parte composta pelos trechos Rio dos Sinos - Montenegro - Maratá; Maratá - Barão e Barão - Carlos Barbosa; a segunda parte, de Carlos Barbosa a Caxias do Sul, em 1910. Gasperin afirma que a construção dessa linha, com uma extensão de 116 km, foi a mais cara do Estado, onde foi inclusive construído o primeiro túnel ferroviário.

A Estação Nova Vicenza (Farroupilha) integra a segunda parte da construção, que vai de Carlos Barbosa a Caxias do Sul, juntamente com as seguintes estações: Nova Sardenha, Forqueta e Caxias do Sul, todas inauguradas em 1910, ano em que completou-se o ramal Montenegro - Caxias.

Nova Vicenza tornou-se distrito de Caxias do Sul a partir de 1890, juntamente com Nova Milano, do qual distava aproximadamente 8 km, sendo que ambos desenvolviam a agricultura e o comércio. Com a construção da Estação Férrea em Nova Vicenza, este distrito ganhou maior impulso. Começou a formar-se uma vila próxima à Estação, onde foram construídas casas de comércio, alojamentos e famílias começaram a fixar residência. Enquanto essa vila expandia-se, outros locais como Nova Milano esvaziavam-se. Em 1918, o 3º Distrito de Caxias teve sua sede administrativa transferida para o núcleo da Estação Nova Vicenza; em 1927 esta passa a ser o 2º Distrito de Caxias. Em Nova Vicenza, o comércio ampliava seu capital e desenvolviam-se pequenas indústrias, principalmente a calçadista. A agricultura também continuava em desenvolvimento com a diversificação de produtos. Neste contexto surge a aspiração de criar-se um município independente de Caxias, o que de fato aconteceu em 1934, quando foi criado o município de Farroupilha com o 1º Distrito-Sede em Nova Vicenza.

O prédio da antiga estação foi reformado em 1999/2000.

Estação secundária no município: Nova Sardenha.

FONTES CONSULTADAS:

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. De Província de São Pedro A Estado do Rio Grande do Sul. Censos do RS 1803-1950. Porto Alegre. 1981.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

GASPERIN, Alice. Farroupilha - Ex Colônia Particular Sertorina. Caxias do Sul. Editora do Autor. 1989.

Of.nº 55/00- SMICT. Prefeitura Municipal de Farroupilha. 08/06/2000.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Garibaldi

ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Garibaldi

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Montenegro -Caxias do Sul/ Sub-Ramal Carlos Barbosa- B. Gonçalves

CONSTRUTOR: Governo do Estado

DATA DE INAUGURAÇÃO: 07.09.1918

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

TIPOS: Oficinas da RFFSA



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira.

COBERTURA: **(x) BEIRAIS** **( ) PLATIBANDA** **( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.

DETALHES: Óculos nas empenas das fachadas laterais. No projeto original observam-se lambrequins de madeira nos beirais.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Carlos Barbosa, Farroupilha e Bento Gonçalves (na mesma linha), Sertão, Erechim, Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos (na linha S. Maria - M. Ramos), São Pedro do Sul (ramal D. de Aguiar - Santiago).

O projeto original em escala 1:100 encontra-se nos arquivos da RFFSA. Não há indicação de data, apenas o visto e assinatura de Frederico Dahne, *Chefe da Commissão.*



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: A estação é utilizada para o passeio turístico de Maria Fumaça entre Bento Gonçalves e Carlos Barbosa, que acontece duas vezes por semana. As oficinas são utilizadas como unidades industriais da empresa Tramontina.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Em 1898, o Governo do Estado mandou abrir concorrência para o prolongamento da estrada de ferro Porto Alegre - Novo Hamburgo, com os objetivos de aumentar o tráfego e a renda daquela linha e dotar a região colonial de Caxias do Sul com uma via de transporte mais adequada ao seu crescente desenvolvimento. No ano seguinte, pelo Decreto Estadual nº 230, de 09 de março, foi concedido a Marcínio José de Matos, vencedor da concorrência, o privilégio para a construção do ramal de Novo Hamburgo a Caxias do Sul. Paralelamente a isto autorizava-se, no final do mesmo ano (1899), o prolongamento de Novo Hamburgo até Taquara, o que atenderia ao primeiro objetivo acima mencionado, ou seja, o de aumentar o tráfego da Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. Em 1904 o traçado do ramal para Caxias do Sul foi alterado, transferindo o ponto de partida de Novo Hamburgo para Montenegro, o que permitiria a abrangência de um maior número de localidades.
Com a ampliação dos contratos de arrendamento entre o governo federal e a Auxiliaire, em 1905, estabeleceu-se a incorporação dos ramais de concessão estadual, entre os quais o de Caxias. O governo estadual seria indenizado pelos gastos já efetuados com a construção até o momento da incorporação e a Cia. Auxiliare ficaria responsável pela continuidade das obras. Em 1909 foi inaugurada a primeira parte composta pelos trechos Rio dos Sinos - Montenegro - Maratá; Maratá - Barão e Barão - Carlos Barbosa; a segunda parte, de Carlos Barbosa a Caxias do Sul, em 1910.
A Cia. Auxiliaire realizou também estudos para um ramal até Bento Gonçalves, apresentando-os à União. Como o governo federal não desse andamento ao assunto, o governo estadual tomou para si a responsabilidade, iniciando estudos em 1915 e nomeando como diretor da estrada o engº Frederico Dahne. Dahne fôra também o responsável pelos novos estudos do ramal e, segundo ele os estudos anteriores, que haviam sido realizados pela Auxiliaire em 1906, apresentavam graves erros. Esta estrada é referida no Relatório da Secretaria de Obras do Estado de1915 nos seguintes termos:

"É uma estrada que vai servir a uma zona fertilíssima e de grande produção agrícola, de sorte a garantir completamente vantagens imediatas para o capital nela empregado.(...) São de madeira os edifícios a construir: a estação de Garibaldi com as mesmas dimensões da de Carlos Barbosa, e uma casa para turma de conservação no ponto de entroncamento com a estrada de Caxias (...)"

Era a segunda estação naquele município, já que Carlos Barbosa lhe pertencia.
Além da estação foram construídas oficinas para manutenção do material rodante e de tração. Em 1922 essas oficinas foram aproveitadas para a reparação do material da Via Permanente; em 1932 foram paralisadas, distribuindo o pessoal e equipamentos entre outras oficinas. Em 1949 as oficinas telegráficas de Jacuí foram transferidas para Garibaldi dinamizando-as inclusive para outros fins. Foram extintas em 1960. Desde 1992 a estação integra o roteiro do "Projeto Maria Fumaça", operado pela empresa Giordani Turismo, que promove passeios turísticos de trem duas vezes por semana. Em 1996 ficou pronta a restauração da Estação, patrocinada pela empresa Tramontina, que também urbanizou e faz a manutenção da área.

FONTES CONSULTADAS:

Correspondência da Assessoria de Imprensa da Prefeitura Municipal de Garibaldi. 20/04/2000.
FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Jornal Pioneiro. S/data (1998).

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Gaurama
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Gaurama
LINHA/RAMAL: Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil

DATA DE INAUGURAÇÃO: 30.08.1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1997

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Barracão de madeira



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento sobre a plataforma.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telha francesa **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta; esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa; molduras em massa.
DETALHES: Dois óculos na empena de uma das fachadas laterais. Pilastras e cunhais salientes.
OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Sertão, Erechim, Viadutos e Marcelino Ramos (na mesma linha), Carlos Barbosa, Farroupilha, Garibaldi e Bento Gonçalves (na zona de imigração italiana) e São Pedro do Sul (ramal D. de Aguiar - Santiago).
Há um anexo de duas águas em uma das fachadas laterais.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA / América Latina Logística - ALL / comodato com Prefeitura em estudo.
NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(x) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(x) Outros**
LEGISLAÇÃO: Lei Municipal nº 2164/99, de 28 de setembro de 1999, que institui a proteção ao patrimônio histórico e cultural do município, listando uma série de bens, entre os quais o "prédio da estação da RFFSA".
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente depósito de material de construção. Pretende-se instalar ali a " Nova Casa de Cultura".

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O Decreto 10432, de 09/11/1889, do Governo Imperial concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo. A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa belga organizada para este fim. Esta transferiu parte de seus direitos para a Cia. Industrial das Estradas do Brasil, da qual Teixeira Soares era um dos diretores. Os direitos da Sud-Ouest ficaram, então, restritos ao trecho entre Santa Maria a Cruz Alta. Novamente, em 1893, houve uma renegociação em que a Cia. Industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Um ano depois, esta repassou para a Sud-Ouest o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos), além dos ramais. A empresa belga acabou ficando com a concessão de toda linha em território gaúcho. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho até Cruz Alta; em 1898 até Passo Fundo. Em 1907, pelo Decreto Federal nº 6673, as linhas férreas a construir e explorar entre Passo Fundo e o Rio Uruguai são incorporadas à Cia Auxiliare, em virtude do contrato de arrendamento com ela firmado em 1905. Em 1909, o Decreto 7643 aprova os estudos definitivos e o orçamento do trecho final, no qual situa-se a Estação Gaurama, inaugurada em 1910 na mesma data das estações Erechim e Baliza.
A Estação Gaurama foi inaugurada com o nome de Barro, localidade da colônia Erechim que logo prosperou e em 1919 foi elevada à categoria de 5º distrito de Erechim (que já era município) com o nome de Vila Barro. O nome de Gaurama foi instituído em 1944. Onze anos depois, em 29/02/1955, torna-se município.
A estação Baliza também localizada em Gaurama foi demolida.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Informações Prefeitura Municipal - s/data.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Marcelino Ramos
ENDEREÇO: Rua Santa Catarina, 320 **MUNICÍPIO:** Marcelino Ramos
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil

DATA DE INAUGURAÇÃO: 25.10.1910

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim
TIPOS: Sanitários, casa do agente, girador de trens, escadaria da estação, ponte ferroviária

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** B **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado



CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento sobre a plataforma.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria / Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: **(x) BEIRAIS** **( ) PLATIBANDA** **( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas francesas / telhas metálicas **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.
DETALHES: Dois óculos nas empenas de cada uma das fachadas laterais. Cunhais e pilastras salientes.
OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Sertão, Erechim, Gaurama e Viadutos (na mesma linha), Carlos Barbosa, Farroupilha, Garibaldi e Bento Gonçalves (na zona de imigração italiana), São Pedro do Sul (linha D. de Aguiar - Santiago).
Área construída da estação = 417 m² (segundo Secret. Mun. de Turismo)
Área construída da casa do agente, à Rua S. Catarina nº 65 = 123 m²



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL (América Latina Logística).

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(x) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: **( ) Tombamento** **(x) Outros**
LEGISLAÇÃO: A Lei Municipal nº 043/99, de 22.09.1999, transforma a antiga estação ferroviária e o girador de locomotivas em monumentos históricos municipais, com a denominação turística de Estação Histórica.
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente encontra-se abandonada. Tratativas em andamento para que a concessionária conserve o local.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Ferroviária de Marcelino Ramos integra o ramal Santa Maria – Marcelino Ramos, que foi construído com o objetivo de fazer a ligação ferroviária entre o Rio Grande do Sul e São Paulo. Tal empreendimento foi aprovado pelo Decreto 10432, de 09/11/1889, do Governo Imperial. O engenheiro João Teixeira Soares recebeu a concessão, e para execução da obra foram incorporadas algumas empresas. A primeira parte deste ramal foi inaugurada em 1894 chegando até Cruz Alta. Nos anos seguintes foram construídos novos trechos, alcançando Passo Fundo em 1898. Acontecem várias transferências de companhias e concessões até que acabam ficando para a Auxiliaire, que finaliza o trecho até o Rio Uruguai em 1910.
Nessa região já estava sendo formado um novo povoado desde os primeiros anos do século, quando começaram a instalar-se ali grupos de operários e técnicos que trabalhavam na construção da ferrovia. Um dos integrantes do corpo técnico era o engenheiro carioca Marcelino Ramos da Silva, responsável pelo traçado dos trilhos.
Com a conclusão e o funcionamento da estrada que ligava o sul a São Paulo e a inauguração da Estação Marcelino Ramos, o povoado foi desenvolvendo-se e na década de 1920 já figurava como distrito do município de Erechim, emancipando-se em 1944. Ao período de crescimento, atribuído à expressiva atividade ferroviária, seguiu-se um período de estagnação a partir dos anos 60, devido ao declínio dessa atividade na região. Na década de 1970 começou a ser desenvolvida a atividade turística em Marcelino Ramos.
Em 1996, houve um movimento da comunidade para a preservação do que alguns chamam de "Complexo Turístico da Ferrovia" (originalmente a área da ferrovia era chamada de "o quadro da estação"), que foi motivado pela atitude da RFFSA de tirar de Marcelino Ramos alguns bens móveis da estação. O movimento pró-preservação conseguiu reverter a situação e os bens foram devolvidos, mas perderam-se nas mãos de particulares, pois a cidade não tem museu.
A Lei nº 043/99 gerou contrariedade ao tombar a Estação e o Girador com a denominação turística de "Estação Histórica", substituindo o nome original de "Estação Ferroviária".
Próximo à estação foi construído o "Girador de Trens", instrumento destinado a girar os trens que, ao chegarem em Marcelino Ramos, deveriam retornar ao ponto de origem, principalmente as locomotivas. A rotação era realizada com a força humana. Duas pessoas, uma em cada extremidade, eram suficientes para girar uma locomotiva. O mais comum era utilizar-se o sistema de triângulos. O girador teve seus trilhos e pára-peitos retirados, tendo sido aterrado em 2000.
A ponte ferroviária foi adaptada para rodo-ferroviária entre os anos de 1989 e 1996.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Gazeta Turística. Ano 4. N.º 45. Setembro/ 1999. Marcelino Ramos.
Correspondência de Wilmar Wilfrid Rübenich – Membro do Conselho Municipal de Turismo de Marcelino Ramos. Março de 2000.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de São Pedro do Sul
ENDEREÇO: Rua Pedro Seger, nº 2 - Bairro Rivera **MUNICÍPIO:** São Pedro do Sul
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Dilermando de Aguiar - Santiago
CONSTRUTOR: 3º Batalhão de Engenharia do Exército

DATA DE INAUGURAÇÃO: 13.05.1919

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Dois pequenos prédios de alvenaria junto à estação



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira para sustentação da cobertura externa.

COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um + sótão

TELHAMENTO: Telhas de fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa, algumas com venezianas. Molduras em massa.

DETALHES: Dois óculos nas empenas de cada uma das duas fachadas laterais. Cunhais e pilastras salientes.

OBSERVAÇÕES: Algumas aberturas estão fora do padrão das demais esquadrias (provavelmente são alterações posteriores). Outras estações com a mesma tipologia construtiva: no ramal Montenegro - Caxias contam-se as estações de Farroupilha, Garibaldi, Bento Gonçalves e Carlos Barbosa (sendo esta a que apresenta mais semelhança com a de S. Pedro do Sul), e na linha S. Maria - M Ramos as estações de Sertão, Erechim, Gaurama, Viadutos e Marcelino Ramos.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação de São Pedro do Sul faz parte do ramal que, partindo de Dilermando de Aguiar, faz a ligação com São Borja e Cerro Largo.
Pelo Decreto nº 8559 de 15/02/1911, o Governo Federal autorizou o contrato com os empreiteiros João Corrêa e Irmão e o Banco da Província do Rio Grande do Sul para execução de estudos e construção de um ramal ferroviário que fizesse a ligação de São Pedro (hoje Dilermando de Aguiar) com São Luiz Gonzaga e São Borja. O 3º Batalhão de Engenheiros do Exército já havia realizado estudos do trecho até Jaguari, que foi inaugurado em 13/05/1919 com as seguintes estações: São Pedro do Sul, Clara, Mata, Taquarixim e Jaguari.
Na época, São Pedro era o 3º distrito de Santa Maria, tendo se emancipado em 1926.
Insuficiência de dados sobre o município.
Estação secundária: Antonio Lima.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Fundação de Economia e Estatística. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul – Censos do RS 1803 – 1950. Porto Alegre. 1981.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Sertão
ENDEREÇO: Av. Brasil - Bairro Centro **MUNICÍPIO:** Sertão
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil

DATA DE INAUGURAÇÃO: 03.05.1910

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Sanitários, caixa d'água com estrutura de trilhos



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com telhado em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento da cobertura sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Duas + duas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Três portas com duas folhas na fachada da plataforma.

DETALHES: Cunhais e pilastras salientes.

OBSERVAÇÕES: Pequeno anexo de duas águas no lado oposto à plataforma. Alpendre fora do padrão construtivo do prédio. Janela basculante substituindo porta de depósito antes existente na fachada principal. Na fachada lateral correspondente à área de depósito a grande abertura original foi fechada com alvenaria de tijolos, existindo ainda trilhos chegando até a porta.

Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Erechim, Gaurama, Viadutos e M. Ramos (mesma linha), Carlos Barbosa, Farroupilha, Garibaldi e Bento Gonçalves (zona de imigração italiana), S. Pedro do Sul (ramal D. de Aguiar - Santiago).



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Estação fechada.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O Decreto 10432, de 09/11/1889, do Governo Imperial concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo. A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa belga organizada para este fim. Esta transferiu parte de seus direitos para a Cia. Industrial das Estradas do Brasil, da qual Teixeira Soares era um dos diretores. Os direitos da Sud-Ouest ficaram, então, restritos ao trecho entre Santa Maria a Cruz Alta. Novamente, em 1893, houve uma renegociação em que a Cia. Industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Um ano depois, esta repassou para a Sud-Ouest o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos), além dos ramais. A empresa belga acabou ficando com a concessão de toda linha em território gaúcho. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho até Cruz Alta; em 1898 até Passo Fundo. Em 1907, pelo Decreto Federal nº 6673, as linhas férreas a construir e explorar entre Passo Fundo e o Rio Uruguai são incorporadas à Cia Auxilaire, em virtude do contrato de arrendamento com ela firmado em 1905. Em 1909, o Decreto 7643 aprova os estudos definitivos e o orçamento do trecho final, no qual situa-se a Estação de Sertão, inaugurada em 1910 juntamente com as estações Getúlio Vargas, Erebango e Capo-Erê. São do mesmo ano, mês de agosto: Erechim, Baliza e Gaurama; mês de outubro: Viadutos, Canavial e Marcelino Ramos.
Sertão emancipou-se de Passo Fundo em 1963. Insuficiência de dados.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Viadutos
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Viadutos
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil

DATA DE INAUGURAÇÃO: 25.10.1910

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em duas águas e estrutura de madeira no prolongamento sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas de fibrocimento / telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Duas + duas + duas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.

DETALHES: Cunhais e pilastras salientes.

OBSERVAÇÕES: Existem dois anexos, um deles construído longitudinalmente e o outro no lado oposto à plataforma. As telhas da cobertura provavelmente foram substituídas.

Outras estações com a mesma tipologia construtiva: Sertão, Erechim, Gaurama e Marcelino Ramos (na mesma linha), Carlos Barbosa, Farroupilha, Garibaldi e Bento Gonçalves (zona de imigração italiana), São Pedro do Sul (ramal D. de Aguiar - Santiago).



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Município emancipado de Marcelino Ramos e Gaurama em 1959. Sem outros dados.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

6. Estações de Pequeno Porte na Linha Porto Alegre-Uruguaiana

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Dilermando de Aguiar

ENDEREÇO: Rua Jorge Timm nº 280 **MUNICÍPIO:** Dilermando de Aguiar

LINHA/RAMAL: Linha P. Alegre – Uruguaiana / Ponto de bifurcação da linha para Santiago.

CONSTRUTOR: 1ª estação: Cristiano Benedito Ottoni, Herculano Veloso Ferreira e Caetano Furquim de Almeida*

DATA DE INAUGURAÇÃO: 23.12.1890

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A - Mantido **COBERTURA:** B - Parcialmente Alterado **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:** C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte na Linha Porto Alegre - Uruguaiana

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura sobre a plataforma sustentada por estruturas curvas de ferro liso, apoiadas em pilastras na parede.

COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas cerâmicas capa-e-canal / cimento amianto **Nº ÁGUAS:** Múltiplas

TIPOLOGIA VÃOS: Aberturas com verga reta. Esquadrias de madeira, janelas com caixilhos de vidro e venezianas. Detalhes em massa curvos.

DETALHES: Ornamento em massa de forma escalonada na empena, junto ao beiral (semelhante ao da estação de Estiva).

OBSERVAÇÕES: Apresenta telhado em duas águas em dois planos diferentes, com pequena diferenciação na cobertura marcando o acesso de passageiros. Tem a mesma volumetria das estações de Umbu (Cacequi), Estiva (Restinga Seca) e Monte Alegre (General Câmara). A estrutura com mãos francesas de ferro liso é semelhante nestas estações, mas a tipologia dos vãos é diferente.

* Como não foi encontrado nada específico sobre a construção do trecho entre Santa Maria e Cacequi, no qual localiza-se Dilermando de Aguiar, foram considerados os mesmos construtores da seção até Santa Maria.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Desativada. Há um morador.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação de Dilermando de Aguiar faz parte da linha Porto Alegre - Uruguaiana, cuja construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro comunicando o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo Decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado, atingindo o povoado de Dilermando de Aguiar em 1890. Esta estação compunha o prolongamento da ferrovia de Santa Maria a Cacequi, sendo inaugurada na mesma ocasião em que as estações de Boca do Monte, Canabarro, São Lucas, Umbu e Cacequi.
O desenvolvimento do povoado de Dilermando de Aguiar foi marcado pela construção da estação ferroviária que inicialmente chamou-se Estação São Pedro por localizar-se próxima à sede do distrito de mesmo nome, no município de Santa Maria. A região, conhecida desde muito tempo como Pau Fincado, foi ocupada por sesmeiros a partir do século XIX, tendo uma característica essencialmente pastoril. Foi em torno da estação ferroviária que começou a desenvolver-se o comércio principal e fixou-se a sede do 2º Distrito de Santa Maria, acabando por assumir a mesma denominação da estação que teve seu nome substituído em 1919 para Estação Dilermando Aguiar, em homenagem a um engenheiro-diretor da rede ferroviária. Nesta ocasião a estação não só trocou de nome como ganhou importância por tornar-se o ponto de entroncamento do novo ramal que seguia para Santiago e São Borja. A construção do ramal Dilermando Aguiar- São Borja foi autorizada pelo decreto federal 8559, de 15 de fevereiro de 1911 e projetada com uma extensão de 304 quilômetros.
Na década de 1930 o distrito de Dilermando de Aguiar, que era o maior do município em extensão territorial, conservava suas características essencialmente pastoris, com as maiores estâncias de criação de gado de Santa Maria. A população era de aproximadamente 5.500 habitantes. Na década de 1960 o distrito perdeu parte de seu território que foi incorporado pela criação de um novo distrito. Segundo dados de 1984, Dilermando de Aguiar tinha a metade de sua extensão territorial original e a população era pouco mais que 4.000 habitantes. Na década de 1990 começou a mobilização para a emancipação, que de fato ocorreu no final de 1995.

FONTES CONSULTADAS:

Aspectos Sócio-Econômicos dos Municípios do Rio Grande do Sul – 1991/1992. Secretaria do Desenvolvimento Econômico e Social do Rio Grande do Sul.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Fundação de Economia e Estatística. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul – Censos do RS 1803 – 1950. Porto Alegre. 1981.

Ofício nº 110/00/SMECDT da Prefeitura Municipal de Dilermando de Aguiar, de 03/11/2000.

SOSA, Chico. História do Município de Dilermando de Aguiar (1800-1998). Pref. Municipal de Dilermando de Aguiar. 1998.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Estiva
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Restinga Seca
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana
CONSTRUTOR: Concessionários Cristiano Benedito Ottoni, Herculano Veloso Ferreira e Caetano Furquim de Almeida

DATA DE INAUGURAÇÃO: 13.10.1885

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: A - Mantido **COBERTURA:** B - Parcialmente Alterado **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:** C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte na linha Porto Alegre - Uruguaiana.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Marquise sobre a plataforma sustentada por estruturas de ferro curvo e liso, apoiadas na parede (pilastras).
COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS**
TELHAMENTO: Telhas francesas
Nº DE PAVIMENTOS: Um
Nº ÁGUAS: Múltiplas
TIPOLOGIA VÃOS: Vergas em arco pleno. Esquadrias com bandeira em madeira, janelas com caixilhos de vidro e venezianas. Molduras em massa.
DETALHES: Elemento decorativo em massa com motivo escalonado na empena lateral, junto ao beiral.
OBSERVAÇÕES: Apresenta telhado de duas águas em dois planos diferentes, com pequena diferenciação da cobertura marcando o acesso de passageiros. A área de depósito está bem definida por porta larga de duas folhas. Mesma volumetria da estação de Umbu (Município de Cacequi), Dilermando de Aguiar e Monte Alegre (Mun. de General Câmara).



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.
NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação de Estiva faz parte da linha Porto Alegre - Uruguaiana, cuja construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro comunicando o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo Decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o governo imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado. O percurso até Porto Alegre era completado por transporte fluvial pelo rio Jacuí, numa extensão de aproximadamente 60 quilômetros. Em 1883 foi inaugurado o primeiro trecho da linha, sendo que o segundo trecho, de Cachoeira até Santa Maria, foi inaugurado em 1885, com as seguintes estações: Ferreira, Jacuí, Estiva, Arroio do Só, Camobi, Otavio Lima e Santa Maria.
A Estação Estiva é uma secundária do município de Restinga Seca, e a localidade onde foi construída pertencia, na época, ao município de Cachoeira do Sul.
Dados insuficientes.

FONTES CONSULTADAS:

Aspectos Sócio-Econômicos dos Municípios do Rio Grande do Sul – 1991/1992. Secretaria do Desenvolvimento Econômico e Social do Rio Grande do Sul.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Fundação de Economia e Estatística. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul – Censos do RS 1803 – 1950. Porto Alegre. 1981.

OLIVEIRA, Lacy Cabral. Evolução Histórica, Política e Administrativa do Município de Restinga Seca. 1983.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Monte Alegre

ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** General Câmara

LINHA/RAMAL: Porto Alegre - Uruguaiana

CONSTRUTOR: Concessionários Cristiano Benedito Ottoni, Herculano Veloso Ferreira e Caetano Furquim de Almeida

DATA DE INAUGURAÇÃO: 07.03.1883

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1962

SÍTIO FERROVIÁRIO:

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

TIPOS: Não



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte na linha Porto Alegre - Uruguaiana

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estruturas de sustentação da cobertura sobre a plataforma em ferro (trilhos).

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telha francesa e de fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Vergas em arco pleno. Esquadrias de madeira com bandeira e caixilhos de vidro. Molduras em massa.

DETALHES: Ornamentos em massa em forma escalonada na fachada lateral.

OBSERVAÇÕES: Apresenta telhado de duas águas em dois níveis diferentes, com pequena diferenciação da cobertura marcando o acesso de passageiros. A área de depósito está bem definida por porta larga de duas folhas. Mesma volumetria das estações de Estiva (Município de Restinga Seca), Dilermando de Aguiar e Umbu (município de Cacequi).

Na área de depósito o telhado cerâmico foi substituído recentemente por telhas de fibrocimento. A cobertura sobre a plataforma desapareceu, só restando a estrutura de trilhos. Há duas janelas de ferro na fachada principal (intervenção recente).



PROPRIETÁRIO ATUAL: Particular. Segundo o atual proprietário, a estação já foi adquirida de terceiros.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: De acordo com o atual proprietário, o prédio será utilizado como ateliê fotográfico.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A linha Porto Alegre - Uruguaiana foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha são aprovadas pelo decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro "ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí". As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, como o previsto na cláusula contratual, rumo à fronteira oeste do Estado. O percurso até Porto Alegre era completado por transporte fluvial pelo rio Jacuí, numa extensão de aproximadamente 60 quilômetros.

A primeira seção da linha que estendia-se até Cachoeira do Sul, com uma extensão de 138 km, foi inaugurada em 1883, com as seguintes estações: Santo Amaro, Monte Alegre, João Rodrigues, Rua Velha, Ramiz Galvão, Rio Pardo, Pederneiras, Bexiga e Cachoeira.

A Estação Monte Alegre é uma secundária do município de General Câmara, localizada na zona rural. Quando foi construída, a sede do município era em Santo Amaro.

A estação Monte Alegre foi desativada em 1962, devido à alteração do traçado da ferrovia, com a construção da variante Ramiz Galvão - Barreto.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Inventário do Patrimônio Cultural de General Câmara. SPHAN. Pró-Memória. 10ª DR. Porto Alegre. 1989-1991.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Umbu
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Cacequi
LINHA/RAMAL: Porto Alegre - Uruguaiana
CONSTRUTOR: 1ª estação: Cristiano Benedito Ottoni, Herculano Veloso Ferreira e Caetano Furquim de Almeida*

DATA DE INAUGURAÇÃO: 23.12.1890

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte na linha Porto Alegre - Uruguaiana
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura sobre a plataforma sustentada por estruturas de ferro (trilhos).
COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Múltiplas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga em arco pleno. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e venezianas, bandeira fixa. Molduras em massa.
DETALHES: Pilastras em massa.
OBSERVAÇÕES: Apresenta telhado de duas águas em dois planos diferentes, com diferenciação da cobertura marcando o acesso principal. A área de depósito está bem definida por porta larga de duas folhas. O prédio possui a mesma volumetria das estações de Estiva (Município de Restinga Seca), Dilermando de Aguiar e Monte Alegre (Município de General Câmara).
*Como não foi encontrado nada específico sobre a construção do trecho entre Santa Maria e Cacequi, no qual localiza-se Estação de Umbu, foram considerados os mesmos construtores da seção até Santa Maria.



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Estação secundária do município de Cacequi (ver ficha).

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

7. Estações de Pequeno Porte na Linha Rio Grande-Bagé

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Basílio

ENDEREÇO: Vila Basílio - 2º distrito **MUNICÍPIO:** Herval

LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé / Entroncamento do ramal para Jaguarão

CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul e Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.12.1884

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

TIPOS: Antigo armazém e outro



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte na linha Rio Grande - Bagé. Possui telhado em duas águas e cobertura mais baixa sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um + sotão

TELHAMENTO: Telhas de barro tipo marselha (francesa) **Nº ÁGUAS:** Duas

Telhas de zinco na cobertura da plataforma

TIPOLOGIA VÃOS: Três portas com verga em arco abatido na fachada principal, possuindo as portas duas folhas de madeira, caixilhos de vidro e bandeiras fixas. Janela com verga reta na empena (sótão) das duas fachadas laterais. Molduras em massa.

DETALHES: A cobertura da plataforma possui lambrequins de madeira. Soco (base da parede), molduras dos vãos, frisos junto à cobertura e cunhais com relevos em massa.

OBSERVAÇÕES: Um dos prédios que ladeia a antiga estação apresenta o mesmo tipo de vãos na fachada da plataforma. Outras estações com a mesma tipologia construtiva, todas inauguradas por ocasião da abertura ao tráfego da Estrada Rio Grande - Bagé: Quinta e Povo Novo (Rio Grande), Capão do Leão, Passo das Pedras (Pelotas), Cerro Chato (Herval), Nascente e Pedras Altas (atual município de Pedras Altas), Seival (no município de Candiota) e Hulha Negra.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA.TPU (Termo de Permissão de Uso) para Prefeitura de Herval.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Casa dos professores, posto médico e odontológico, residência para funcionários da Brigada Militar e prefeitura, outros.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé já fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank Câmara com a denominação de "Tronco Sul". Sua construção foi autorizada pelo Decreto Federal 2397, de 10/09/1873, que mandava construir uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Porto Alegre – Uruguaiana). A concorrência para a construção da Rio Grande- Bagé foi vencida pelo empresário Higino Correa Durão que não cumpriu os prazos legais do contrato, o que fez com que a concessão fosse renegociada com Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor, que obtiveram os privilégios. Estes repassaram seus direitos para a Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, que foi incorporada em março de 1881. Dois anos depois, o Decreto 8887, de 17/02/1883, autorizou a fusão da Compagnie Imperiale com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, que tornou-se então a cessionária desta estrada.
Em 02/12/1884 a Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé foi inaugurada e com ela as seguintes estações: Marítima, Rio Grande, Junção, Quinta, Povo Novo, Pelotas, Teodósio, Capão do Leão, Cerrito, Cruz, Basílio, Erval, Cerro Chato, Lajeado, Nascente, Pedras Altas, José Sartori, Biboca, Candiota, Seival, Hulha Negra, Quebracho, Santa Teresa e Bagé.
O traçado desta estrada seguiu, em seu sentido geral, paralelamente às fronteiras com o Uruguai e cortou uma região que na época era uma das mais prósperas do Estado, com sua economia baseada na criação de gado, atividade bastante rentável. Mesmo assim, esta estrada de ferro teve, nos primeiros anos, uma demanda bastante restrita, pois além da concorrência do transporte por carretas, grande parte dos estancieiros continuou por alguns anos transportando o gado a pé. Queixavam-se do custo elevado dos fretes cobrados pela Southern, que eram em média 60% mais caros que os cobrados pelos tropeiros, além da baixa qualidade dos serviços prestados. O contrabando de gado, muito intenso na região, era outro fator que inibia o desempenho positivo da ferrovia. Além disso a Revolução Federalista que desenrolou-se predominantemente nesta região, causou grandes prejuízos com a paralisação dos trens desta linha. Em meados de 1894 a Estação Basílio, que estava guarnecida por uma escolta do 3º Batalhão da Guarda Nacional de Pelotas, foi atacada por forças do comandante Vasco Maria Amaro da Silveira, havendo um longo tiroteio.
Em 1929 o prédio da estação foi aumentado e passou por reparações.
Dois anos depois, foi finalizado o ramal até Jaguarão, cujo entroncamento com a linha principal dava-se na Estação Basíllio. Em 1939 foram executadas as obras dos sanitários e da cobertura da plataforma.
A Estação Basílio é uma estação secundária do município de Herval e seu prédio foi reformado pela Prefeitura Municipal.

FONTES CONSULTADAS:

DIAS, José Roberto de Souza. A Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguaiana e a Formação da Rede de Viação Férrea do Rio Grande do Sul- Uma Contribuição ao Estudo dos Transportes no Brasil Meridional. 1866-1920. São Paulo:1981. Tese de Doutoramento/ USP.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Informações do Sub-Prefeito do distrito de Basílio. Out. 2000.

MEDEIROS, Manoel da Costa. A História de Herval. (cópia xerox)

Relatórios da VFRGS. Anos de 1929 e 1939.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Capão do Leão

ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Capão do Leão

LINHA/RAMAL: Rio Grande - Bagé - Cacequi

CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul
Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.12.1884

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

TIPOS: Pequeno prédio com telhado em quatro águas.



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte na estrada Rio Grande - Bagé. Possui telhado em duas águas com cobertura mais baixa sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura da plataforma.

COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um + sótão

TELHAMENTO: Telhas onduladas de fibrocimento (não originais) **Nº ÁGUAS:** Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Cinco portas com verga em arco abatido nas fachadas maiores (principal e da plataforma); janela na empena das fachadas laterais(sótão); esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeiras fixas.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva, todas inauguradas por ocasião da abertura ao tráfego da linha Rio Grande - Bagé: Quinta e Povo Novo (Rio Grande), Passo das Pedras (Pelotas), Basílio e Cerro Chato (Município de Herval), Nascente e Pedras Altas (no atual município de Pedras Altas), Seival (município de Candiota) e Hulha Negra. A estação de Capão do Leão segue o mesmo padrão arquitetônico, mas as dimensões do prédio são maiores que as demais estações citadas.

A estação está situada atrás de praça arborizada na rua principal da cidade.



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé já fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank Câmara com a denominação de "Tronco Sul". Sua construção foi autorizada pelo Decreto Federal 2397, de 10/09/1873, que mandava construir uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Porto Alegre – Uruguaiana). A concorrência para a construção da Rio Grande- Bagé foi vencida pelo empresário Higino Correa Durão que não cumpriu os prazos legais do contrato, o que fez com que a concessão fosse renegociada com Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor, que obtiveram os privilégios. Estes repassaram seus direitos para a Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, que foi incorporada em março de 1881. Dois anos depois, o Decreto 8887, de 17/02/1883, autorizou a fusão da Compagnie Imperiale com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, que tornou-se então a cessionária desta estrada.
Em 02/12/1884 a Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé foi inaugurada e com ela as seguintes estações: Marítima, Rio Grande, Junção, Quinta, Povo Novo, Pelotas, Teodósio, Capão do Leão, Cerrito, Cruz, Basílio, Erval, Cerro Chato, Lajeado, Nascente, Pedras Altas, José Sartori, Biboca, Candiota, Seival, Hulha Negra, Quebracho, Santa Teresa e Bagé. O traçado desta estrada seguiu, em seu sentido geral, paralelamente às fronteiras com o Uruguai e cortou uma região que na época era uma das mais prósperas do Estado, com sua economia baseada na criação de gado, atividade bastante rentável. As cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé, interligadas pela ferrovia a partir de 1884, representavam o tripé econômico porto-charque-gado. Mesmo assim, esta estrada de ferro teve, nos primeiros anos, uma demanda bastante restrita, pois além da concorrência do transporte por carretas, grande parte dos estancieiros continuou por alguns anos transportando o gado a pé. Queixavam-se do custo elevado dos fretes cobrados pela Southern, que eram em média 60% mais caros que os cobrados pelos tropeiros, além da baixa qualidade dos serviços prestados. O contrabando de gado, muito intenso na região, era outro fator que inibia o desempenho positivo da ferrovia. Além disso a Revolução Federalista que desenrolou-se predominantemente nesta região, causou grandes prejuízos com a paralisação dos trens desta linha.
Insuficiência de dados sobre o município.
Estações secundárias: Passo das Pedras.

FONTES CONSULTADAS:

DIAS, José Roberto de Souza. A Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguaiana e a Formação da Rede de Viação Férrea do Rio Grande do Sul- Uma Contribuição ao Estudo dos Transportes no Brasil Meridional. 1866-1920. São Paulo:1981. Tese de Doutoramento/ USP.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Cerro Chato
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Herval
LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé - Cacequi
CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul e Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.12.1884

DATA DE DESATIVAÇÃO: Abril de 1968

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Três prédios com função desconhecida



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte na linha Rio Grande - Bagé. Possui telhado em duas águas com cobertura mais baixa sobre a plataforma.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de ferro sustentando a cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um + sótão
TELHAMENTO: Telhas de barro capa-e-canal no prédio original **Nº ÁGUAS:** Duas
Telhas francesas no acréscimo térreo e onduladas sobre a plataforma
TIPOLOGIA VÃOS: Três portas com verga em arco abatido na fachada principal, possuindo as portas duas folhas de madeira, caixilhos de vidro e bandeira fixa. Janela com verga reta na empena (sótão) das duas fachadas laterais. Molduras em massa.
Duas portas largas de madeira no acréscimo lateral.
DETALHES: Soco (base da parede), molduras dos vãos, frisos junto à cobertura e cunhais com relevo em massa.
OBSERVAÇÕES: Existe acréscimo lateral térreo com o mesmo sistema construtivo do prédio original e continuação da cobertura sobre a plataforma. Duas pequenas janelas foram abertas fora do padrão na parte superior da fachada principal.
O prédio ao lado da estação, provavelmente uma antiga residência ferroviária, está em bom estado de conservação.
Outras estações com a mesma tipologia construtiva, todas inauguradas com a abertura ao tráfego da linha Rio Grande - Bagé: Quinta e Povo Novo (Rio Grande), Capão do Leão, Passo das Pedras (Pelotas), Basílio (Herval), Pedras Altas e Nascente (no atual município de Pedras Altas), Seival (no município de Candiota) e Hulha Negra.
O sítio localiza-se em área rural, junto a estrada não pavimentada.



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.
NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé já fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank Câmara com a denominação de "Tronco Sul". Sua construção foi autorizada pelo Decreto Federal 2397, de 10/09/1873, que mandava construir uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Porto Alegre – Uruguaiana). A concorrência para a construção da Rio Grande-Bagé foi vencida pelo empresário Higino Correa Durão que não cumpriu os prazos legais do contrato, o que fez com que a concessão fosse renegociada com Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor, que obtiveram os privilégios. Estes repassaram seus direitos para a Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, que foi incorporada em março de 1881. Dois anos depois, o Decreto 8887, de 17/02/1883, autorizou a fusão da Compagnie Imperiale com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, que tornou-se então a cessionária desta estrada.
Em 02/12/1884 a Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé foi inaugurada e com ela as seguintes estações: Marítima, Rio Grande, Junção, Quinta, Povo Novo, Pelotas, Teodósio, Capão do Leão, Cerrito, Cruz, Basílio, Erval, Cerro Chato, Lajeado, Nascente, Pedras Altas, José Sartori, Biboca, Candiota, Seival, Hulha Negra, Quebracho, Santa Teresa e Bagé. O traçado desta estrada seguiu, em seu sentido geral, paralelamente às fronteiras com o Uruguai e cortou uma região que na época era uma das mais prósperas do Estado, com sua economia baseada na criação de gado, atividade bastante rentável. As cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé, interligadas pela ferrovia a partir de 1884, representavam o tripé econômico porto-charque-gado. Mesmo assim, esta estrada de ferro teve, nos primeiros anos, uma demanda bastante restrita, pois além da concorrência do transporte por carretas, grande parte dos estancieiros continuou por alguns anos transportando o gado a pé. Queixavam-se do custo elevado dos fretes cobrados pela Southern, que eram em média 60% mais caros que os cobrados pelos tropeiros, além da baixa qualidade dos serviços prestados. O contrabando de gado, muito intenso na região, era outro fator que inibia o desempenho positivo da ferrovia. Além disso a Revolução Federalista que desenrolou-se predominantemente nesta região, causou grandes prejuízos com a paralisação dos trens desta linha. De fato, nos primeiros anos, esta estrada passou por fases de baixos saldos e constantes déficits. Só a partir de 1902, quando houve uma baixa nos fretes, é que o gado passou a ser maciçamente transportado por trem. Nessa fase a estrada já apresentava melhores resultados financeiros, para o que em muito contribuiu também a inauguração do tráfego mútuo com a Estrada de Ferro Porto Alegre - Uruguaiana. Em 1905, a Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé foi encampada pelo governo federal e em seguida arrendada para a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, que teve neste ano seu contrato com o governo federal renovado e ampliado, o que inclusive concretizou a unificação da rede ferroviária no Rio Grande do Sul, sob a administração dessa companhia belga.
Insuficiência de dados.
Com a construção da Variante de Pedras Altas, entre Hulha Negra e Herval, aberta ao tráfego em abril de 1968, várias estações foram desativadas, entre elas a de Cerro Chato.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Hulha Negra
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Hulha Negra
LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé - Cacequi
CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul e Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.12.1884

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte na linha Rio Grande - Bagé. Possui telhado em duas águas com prolongamento em ambos os lados.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de madeira sustentando os prolongamentos da cobertura.
COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um + sótão
TELHAMENTO: Telhas de zinco **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Três portas com verga em arco abatido na fachada principal, possuindo as portas duas folhas, caixilhos de vidro e bandeira fixa. Janela seguindo o mesmo padrão em uma das fachadas laterais. Janela com verga reta na empena (sótão) das duas fachadas laterais. Molduras em massa.
DETALHES: Soco (base da parede), molduras dos vãos, frisos junto à cobertura e cunhais com relevos em massa.
OBSERVAÇÕES: Anexo construído na fachada posterior, com vãos pequenos e fora do padrão original.
Outras estações com a mesma tipologia construtiva, todas inauguradas com a abertura ao tráfego da linha Rio Grande - Bagé: Quinta e Povo Novo (Rio Grande), Capão do Leão, Passo das Pedras (Pelotas), Basílio e Cerro Chato (Herval), Pedras Altas e Nascente (atual município de Pedras Altas), Seival (no município de Candiota).



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé já fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank Câmara com a denominação de "Tronco Sul". Sua construção foi autorizada pelo Decreto Federal 2397, de 10/09/1873, que mandava construir uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Porto Alegre – Uruguaiana). A concorrência para a construção da Rio Grande-Bagé foi vencida pelo empresário Higino Correa Durão que não cumpriu os prazos legais do contrato, o que fez com que a concessão fosse renegociada com Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor, que obtiveram os privilégios. Estes repassaram seus direitos para a Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, que foi incorporada em março de 1881. Dois anos depois, o Decreto 8887, de 17/02/1883, autorizou a fusão da Compagnie Imperiale com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, que tornou-se então a cessionária desta estrada.

Em 02/12/1884 a Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé foi inaugurada e com ela as seguintes estações: Marítima, Rio Grande, Junção, Quinta, Povo Novo, Pelotas, Teodósio, Capão do Leão, Cerrito, Cruz, Basílio, Erval, Cerro Chato, Lajeado, Nascente, Pedras Altas, José Sartori, Biboca, Candiota, Seival, Hulha Negra, Quebracho, Santa Teresa e Bagé. O traçado desta estrada seguiu, em seu sentido geral, paralelamente às fronteiras com o Uruguai e cortou uma região que na época era uma das mais prósperas do Estado, com sua economia baseada na criação de gado, atividade bastante rentável. As cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé, interligadas pela ferrovia a partir de 1884, representavam o tripé econômico porto-charque-gado. Mesmo assim, esta estrada de ferro teve, nos primeiros anos, uma demanda bastante restrita, pois além da concorrência do transporte por carretas, grande parte dos estancieiros continuou por alguns anos transportando o gado a pé. Queixavam-se do custo elevado dos fretes cobrados pela Southern, que eram em média 60% mais caros que os cobrados pelos tropeiros, além da baixa qualidade dos serviços prestados. O contrabando de gado, muito intenso na região, era outro fator que inibia o desempenho positivo da ferrovia. Além disso a Revolução Federalista que desenrolou-se predominantemente nesta região, causou grandes prejuízos com a paralisação dos trens desta linha.

Insuficiência de dados sobre o município.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Nascente
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Pedras Altas
LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé - Cacequi
CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul e Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.12.1884

DATA DE DESATIVAÇÃO: Abril de 1968

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: A **COBERTURA: B** **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:** B
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte na linha Rio Grande - Bagé. Possui telhado em duas águas com cobertura mais baixa sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de madeira sustentando a cobertura da plataforma.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um + sótão

TELHAMENTO: Telhas capa-e-canal **Nº ÁGUAS:** Duas
Telhas de zinco sobre a antiga plataforma

TIPOLOGIA VÃOS: Três portas com verga em arco abatido na fachada da plataforma, possuindo as portas duas folhas de madeira, caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa. Janela com verga reta na empena (sótão) das duas fachadas laterais.

DETALHES: Soco (base da parede), molduras dos vãos, frisos junto à cobertura e cunhais com relevos em massa.

OBSERVAÇÕES: Anexo na fachada posterior dando ao prédio a forma de L.
Uma das janelas laterais foi substituída, ficando fora do padrão original.
Outras estações com a mesma tipologia construtiva, todas inauguradas com a abertura ao tráfego da linha Rio Grande - Bagé: Quinta e Povo Novo (Rio Grande), Capão do Leão, Passo das Pedras (Pelotas), Basílio e Cerro Chato (Herval), Pedras Altas, Seival (no município de Candiota) e Hulha Negra.
Situa-se em área rural, junto a estrada não pavimentada (antigo leito da estrada de ferro).



PROPRIETÁRIO ATUAL: Prefeitura Municipal de Pedras Altas.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Estação secundária do município de Pedras Altas (ver ficha).
A Estação Nascente foi desativada em abril de 1968, quando foi inaugurada a variante de Pedras Altas, entre Hulha Negra e Herval do Sul.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Of. nº - 045/2001/GP - Prefeitura Municipal de Pedras Altas - 02/02/2001.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Pedras Altas

ENDEREÇO: Rua Theodoro A. Peixoto **MUNICÍPIO:** Pedras Altas

LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé - Cacequi

CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul e Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.12.1884

DATA DE DESATIVAÇÃO: Abril de 1968

SÍTIO FERROVIÁRIO:

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

TIPOS: Casa do Guarda-Chaves e Casa do Mestre de Linhas



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A - Mantido **COBERTURA:** B - Parcialmente Alterado **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:** C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte na linha Rio Grande - Bagé. Possui telhado em duas águas com cobertura mais baixa sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria

COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS**

TELHAMENTO: Telhas francesas

Nº DE PAVIMENTOS: Um + sótão

Nº ÁGUAS: Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Três portas com verga em arco abatido, possuindo duas folhas de madeira, caixilhos de vidro e bandeira fixa. Janela com verga reta na empena das duas fachadas laterais (sótão). Molduras em massa.

DETALHES: Soco (base da parede), molduras dos vãos e cunhais com relevo em massa.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva, todas inauguradas com a abertura ao tráfego da Linha Rio Grande - Bagé: Quinta e Povo Novo (Rio Grande), Capão do Leão, Passo das Pedras (Pelotas), Basílio e Cerro Chato (Herval), Nascente (no atual município de Pedras Altas), Seival (no município de Candiota)e Hulha Negra.

Área da Estação Ferroviária = 155,60 m²

Área da Casa do Guarda-Chaves = 62,10 m²

Área da Casa do Mestre de Linhas = 92,30m²



PROPRIETÁRIO ATUAL: Vendida pela RFFSA em 1985 ao então município de Pinheiro Machado.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(x) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: **(x) Tombamento** **( ) Outros**
LEGISLAÇÃO: Lei Municipal nº 060/2001, de 30.07.01
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Uso atual como sede da Prefeitura Municipal/projeto de Centro Administrativo.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé já fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank Câmara com a denominação de "Tronco Sul". Sua construção foi autorizada pelo Decreto Federal 2397, de 10/09/1873, que mandava construir uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Porto Alegre - Uruguaiana). A concorrência para a construção da Rio Grande - Bagé foi vencida pelo empresário Higino Correa Durão que não compriu os prazos legais do contrato, o que fez com que a concessão fosse renegociada com Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor, que obtiveram os privilégios. Estes repassaram seus direitos para a Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, que foi incorporada em março de 1881. Dois anos depois, o Decreto 8887, de 17/02/1883, autorizou a fusão da Compagnie Imperiale com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, que tornou-se então a cessionária desta estrada.

Em 02/12/1884 a Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé foi inaugurada e com ela várias estações, entre as quais a de Pedras Altas, na época localizada no município de Pinheiro Machado, que denominava-se Cacimbinhas. O traçado desta estrada seguiu, em seu sentido geral, paralelamente às fronteiras com o Uruguai e cortou uma região que na época era uma das mais prósperas do Estado, com sua economia baseada na criação de gado, atividade bastante rentável. Mesmo assim, esta estrada de ferro teve, nos primeiros anos, uma demanda bastante restrita, pois além da concorrência do transporte por carretas, grande parte dos estancieiros continuou por alguns anos transportando o gado a pé. Queixavam-se do custo elevado dos fretes cobrados pela Southern, que eram em média 60% mais caros que os cobrados pelos tropeiros, além da baixa qualidade dos serviços prestados. O contrabando de gado, muito intenso na região, era outro fator que inibia o desempenho positivo da ferrovia. Além disso a Revolução Federalista, que desenrolou-se predominantemente nesta região, causou grandes prejuízos com a paralisação dos trens desta linha.

A estação de Pedras Altas teve influência na escolha da área que Assis Brasil adquiriu em 1904 para o estabelecimento da sua propriedade rural, a Granja de Pedras Altas, tombada pelo IPHAE em 1999. Em seu diário sobre a obra da granja ele refere a conveniência de as terras serem próximas à estação de trem, o que facilitaria o acesso à sua propriedade.

A estação de Pedras Altas foi desativada em abril de 1968 quando foi aberta ao tráfego a variante entre Hulha Negra e Herval, com um encurtamento de oito quilômetros e melhorias técnicas.

Estações secundárias: Alegrias e Nascente (ver ficha).

FONTES CONSULTADAS:

AMARAL, Átila do. O Transporte Ferroviário no Rio Grande do Sul. 1974 (cópia xerox).

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Fundação de Economia e Estatística. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul - Censos do RS 1803 -1950. Porto Alegre, 1981.

Ofício nº 045/2001/GP da Prefeitura Municipal de Pedras Altas, de 02/02/2001.

Ofício PM nº 248/2000 da Prefeitura Municipal de Pinheiro Machado, de 17/05/2000.

Processo de Tombamento da Granja de Pedras Altas. IPHAE. 1999.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Povo Novo
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Rio Grande
LINHA/RAMAL: Rio Grande – Bagé - Cacequi
CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul e Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.12.1884

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Armazém



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte na linha Rio Grande - Bagé. Possui telhado em duas águas com cobertura mais baixa sobre a plataforma.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria.
COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um + sótão
TELHAMENTO: Telhas cerâmicas francesas **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Três portas com verga em arco abatido na fachada principal e uma na fachada posterior, possuindo as portas duas folhas de madeira, caixilhos de vidro e bandeira fixa. Janela com verga reta na empena das duas fachadas laterais (sótão). Molduras em massa.
DETALHES: Soco (base da parede), molduras dos vãos e cunhais com relevo em massa.
OBSERVAÇÕES: Anexo na fachada posterior dando ao prédio a forma de L.
Existe pequeno prédio com cobertura em quatro águas (provável armazém) no lado oposto dos trilhos. Outras estações com a mesma tipologia construtiva, todas inauguradas com a abertura ao tráfego da linha Rio Grande - Bagé: Quinta (Rio Grande), Capão do Leão, Passo das Pedras (Pelotas), Basílio e Cerro Chato (Herval), Pedras Altas e Nascente (no atual município de Pedras Altas), Seival (no município de Candiota), e Hulha Negra.



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Estação secundária no município de Rio Grande (ver ficha).
Insuficiência de dados sobre a localidade.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Quinta
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Rio Grande
LINHA/RAMAL: Rio Grande – Bagé - Cacequi
CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul e Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.12.1884

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não
TIPOS: Armazém



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte na linha Rio Grande - Bagé. Possui telhado em duas águas com prolongamento da cobertura sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um + sótão

TELHAMENTO: Telhas cerâmicas francesas **Nº ÁGUAS:** Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Três portas com verga em arco abatido na fachada principal, com duas folhas de madeira, caixilhos de vidro e bandeira fixa. Janelas com verga reta na empena das duas fachadas laterais (sótão). Molduras em massa.

DETALHES: Soco (base da parede), molduras dos vãos e cunhais em massa.

OBSERVAÇÕES: Anexo na fachada posterior dando ao prédio a forma de T. Pequeno acréscimo de alvenaria fora do padrão construtivo.

Outras estações com a mesma tipologia construtiva, todas inauguradas com a abertura ao tráfego da linha Rio Grande - Bagé: Povo Novo (Rio Grande), Capão do Leão, Passo das Pedras (Pelotas), Basílio (Herval), Pedras Altas e Nascente (no atual município de Pedras Altas), Seival (no município de Candiota) e Hulha Negra.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Estação secundária no município de Rio Grande (ver ficha).
Insuficiência de dados sobre a localidade.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Seival

ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Candiota

LINHA/RAMAL: Rio Grande - Bagé - Cacequi

CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul e Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.12.1884

DATA DE DESATIVAÇÃO: Abril de 1968

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte na linha Rio Grande - Bagé. Possui telhado em duas águas com cobertura mais baixa sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de madeira sustentando a cobertura da plataforma.

COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um + sótão

TELHAMENTO: Telhas de barro capa-e-canal **Nº ÁGUAS:** Duas

Telhas de zinco sobre a plataforma

TIPOLOGIA VÃOS: Três portas com verga em arco abatido na fachada principal, possuindo duas folhas de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Duas janelas seguindo o mesmo padrão na fachada posterior. Janela com verga reta na empena das duas fachadas laterais (sótão). Molduras em massa. Pequena janela quadrada em água-furtada no telhado.

DETALHES: Soco (base da parede), molduras dos vãos e cunhais em massa.

OBSERVAÇÕES: Anexo na fachada posterior com prolongamento da cobertura do prédio, dando ao prédio a forma de T. Outras estações com a mesma tipologia construtiva, todas inauguradas por ocasião da abertura ao tráfego da linha Rio Grande - Bagé: Quinta e Povo Novo (Rio Grande), Capão do Leão, Passo das Pedras (Pelotas), Basílio e Cerro Chato (Herval), Nascente e Pedras Altas (no atual município de Pedras Altas) e Hulha Negra.



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Subprefeitura, Posto Policial e Correios.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé já fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank Câmara com a denominação de "Tronco Sul". Sua construção foi autorizada pelo Decreto Federal 2397, de 10/09/1873, que mandava construir uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Porto Alegre – Uruguaiana). A concorrência para a construção da Rio Grande- Bagé foi vencida pelo empresário Higino Correa Durão que não cumpriu os prazos legais do contrato, o que fez com que a concessão fosse renegociada com Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor, que obtiveram os privilégios. Estes repassaram seus direitos para a Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, que foi incorporada em março de 1881. Dois anos depois, o Decreto 8887, de 17/02/1883, autorizou a fusão da Compagnie Imperiale com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, que tornou-se então a cessionária desta estrada.

Em 02/12/1884 a Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé foi inaugurada e com ela as seguintes estações: Marítima, Rio Grande, Junção, Quinta, Povo Novo, Pelotas, Teodósio, Capão do Leão, Cerrito, Cruz, Basílio, Erval, Cerro Chato, Lajeado, Nascente, Pedras Altas, José Sartori, Biboca, Candiota, Seival, Hulha Negra, Quebracho, Santa Teresa e Bagé. O traçado desta estrada seguiu, em seu sentido geral, paralelamente às fronteiras com o Uruguai e cortou uma região que na época era uma das mais prósperas do Estado, com sua economia baseada na criação de gado, atividade bastante rentável. As cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé, interligadas pela ferrovia a partir de 1884, representavam o tripé econômico porto-charque-gado. Mesmo assim, esta estrada de ferro teve, nos primeiros anos, uma demanda bastante restrita, pois além da concorrência do transporte por carretas, grande parte dos estancieiros continuou por alguns anos transportando o gado a pé. Queixavam-se do custo elevado dos fretes cobrados pela Southern, que eram em média 60% mais caros que os cobrados pelos tropeiros, além da baixa qualidade dos serviços prestados. O contrabando de gado, muito intenso na região, era outro fator que inibia o desempenho positivo da ferrovia. Além disso a Revolução Federalista que desenrolou-se predominantemente nesta região, causou grandes prejuízos com a paralisação dos trens desta linha.

O povoado de Seival teve início em meados do século XIX (com o nome de Santa Rosa) a partir do estabelecimento de algumas estâncias. O advento da ferrovia, em 1884, é apontado como fator de desenvolvimento ao lado de outro já na década de 1920, que foi a instalação da Charqueada Santa Rosa. Por ter estação ferroviária, Seival recebia mantimentos que ficavam armazenados para posteriormente serem distribuídos para outras localidades pelos carreteiros. Por trem escoava-se toda a produção da região, basicamente lã, charque e seus derivados, além de animais vivos vendidos para o Frigorífico Swift.

Com a construção da Variante de Pedras Altas, aberta ao tráfego em 04.04.1968, entre Hulha Negra e Herval, a estrada de ferro foi desviada de Seival para Pinheiro Machado, sendo suprimidas várias estações, entre as quais a de Seival.

Em 1950 Seival aparece como distrito de Bagé.

Outras estações no município: Candiota, Augusto Duprat, Biboca e Dario Lassance. (Não foi encontrada nenhuma informação sobre a Estação Candiota, que seria a principal do município. Ela é citada por Borges Fortes, como tendo sido inaugurada na mesma data da estação de Seival).

FONTES CONSULTADAS:

DAL MOLIN, Naiara. Candiota. Origem e História. Editora Tchê! 1994.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

8. Estações de Pequeno Porte no Ramal Montenegro-Caxias do Sul

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Forqueta
ENDEREÇO: Av. Luiz Franciosio Sério - Bairro Forqueta **MUNICÍPIO:** Caxias do Sul
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana/ Ramal Montenegro - Caxias do Sul
CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil /
Empreiteira: Empresa Oppitz e Gomes

DATA DE INAUGURAÇÃO: 31.05.1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1970

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** C **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte no ramal Montenegro - Caxias com planta em L e prolongamento da cobertura sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria

COBERTURA: **(x) BEIRAIS** **( ) PLATIBANDA** **( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas losangulares (provavelmente de concreto) e telhas francesas. Telhas onduladas na cobertura sobre a plataforma

Nº ÁGUAS: Duas + duas + plataforma

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. Três portas de duas folhas com bandeira fixa e uma janela de guilhotina na fachada da plataforma. Molduras em massa.

DETALHES: Pilastras e cunhais salientes.

OBSERVAÇÕES: Estações com a mesma tipologia construtiva: Nova Sardenha (Município de Farroupilha) e São Salvador (atual Município de Salvador do Sul). De acordo com o projeto da estação de Sâo Salvador, datado de 1928, existente nos arquivos da RFFSA, o prédio consistia na residência do agente (cinco cômodos), além da sala de espera e agência.
Existe acréscimo de alvenaria na fachada posterior e de madeira em uma das fachadas laterais.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Habitada por antigo funcionário da RFFSA.

HISTORICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Forqueta é uma estação secundária de Caxias do Sul (ver ficha). Forqueta foi 8º distrito de Caxias do Sul, destacando-se como atividade econômica a extração de madeira de pinho para fabricação de fósforos e lenha, produtos que eram transportados até a sede municipal pelo trem. Em 1929 foi criada a Cooperativa Vinícola Forqueta Ltda. Atualmente integra o perímetro urbano de Caxias do Sul como Bairro Forqueta.

FONTES CONSULTADAS:

Correspondência do Depto. de Memória e Patrimônio Cultural de Caxias do Sul. 18/07/2000.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Nova Sardenha

ENDEREÇO: Nova Sardenha **MUNICÍPIO:** Farroupilha

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre – Uruguaiana / Ramal Montenegro - Caxias do Sul

CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil / Empreiteira Empresa Oppitz e Gomes

DATA DE INAUGURAÇÃO: 13.05.1910

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte no ramal Montenegro - Caxias do Sul com planta em L e prolongamento da cobertura sobre a plataforma.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Duas + duas + plataforma

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. Molduras em massa.

DETALHES: Pilastras e cunhais salientes.

OBSERVAÇÕES: Estações com a mesma tipologia construtiva: Forqueta (Município de Caxias do Sul) e São Salvador (atual Município de Salvador do Sul). De acordo com projeto da estação de S. Salvador datado de 1928, existente nos arquivos da RFFSA, o prédio consistia na residência do agente (cinco cômodos), além da sala de espera e agência.



PROPRIETÁRIO ATUAL: Prefeitura Municipal de Farroupilha.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Nova Sardenha é uma estação secundária de Farroupilha (ver ficha).
Nova Sardenha integra o 3º Distrito de Farroupilha desde 1934, quando foi criado o município. Antes disso pertencera a São Sebastião do Caí e Montenegro. Com economia baseada na agricultura, principalmente o cultivo de parreiras.

FONTES CONSULTADAS:

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul. Censos do RS 1803-1950. Porto Alegre. 1981

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Of.nº 55/00-SMICT. Prefeitura Municipal de Farroupilha. 08/06/2000.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de São Salvador
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Salvador do Sul
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana/ Ramal Montenegro - Caxias do Sul
CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil / Irmãos Corrêa e Legendre

DATA DE INAUGURAÇÃO: 01.12.1909

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Armazém



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom
VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte no ramal Montenegro - Caxias do Sul com planta em L e prolongamento da cobertura sobre a plataforma.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria
COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois
TELHAMENTO: Telhas cerâmicas portuguesas (não originais) **Nº ÁGUAS:** Duas + duas + uma
Telhas metálicas onduladas sobre a plataforma
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. Três portas de duas folhas com bandeira fixa e uma janela na fachada da plataforma. Janelas de guilhotina ou com venezianas ou com tampões de abrir externos ("escuros"). Janelas basculantes no acréscimo. Molduras em massa.
DETALHES: Pilastras e cunhais lisos
OBSERVAÇÕES: Estações com a mesma tipologia construtiva: Forqueta (Mun. de Caxias do Sul) e Nova Sardenha (Mun. de Farroupilha). Nos arquivos da RFFSA existe projeto da estação de S. Salvador com data de março de 1928, em cuja planta baixa aparecem a residência do agente, com cinco peças, além da sala de espera e agência. *No Projecto de Augmento nos Edifícios das Estações: São Salvador, Nova Sardenha* (nome rasurado) *e Forqueta,* com data ilegível, foi acrescentado depósito para bagagens ao lado da sala de espera, com porta corrediça, mas esta ampliação não chegou a ser executada. Na mesma prancha foi graficado acréscimo de 13,77 m² nos fundos que efetivamente existe. Também na RFFSA existe o projeto da estação de Maratá, (prédio demolido), mostrando distribuição de espaços quase idêntica, mas com dimensões maiores.



PROPRIETÁRIO ATUAL: Sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Centro Ocupacional Criarte.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Em 1898, o Governo do Estado mandou abrir concorrência para o prolongamento da estrada de ferro Porto Alegre - Novo Hamburgo, com os objetivos de aumentar o tráfego e a renda daquela linha e dotar a região colonial de Caxias do Sul com uma via de transporte mais adequada ao seu crescente desenvolvimento. No ano seguinte, pelo Decreto Estadual nº 230, de 09 de março, foi concedido a Marcínio José de Matos, vencedor da concorrência, o privilégio para a construção do ramal de Novo Hamburgo a Caxias do Sul. Paralelamente a isto autorizava-se, no final do mesmo ano (1899), o prolongamento de Novo Hamburgo até Taquara, o que atenderia ao primeiro objetivo acima mencionado, ou seja, o de aumentar o tráfego da Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. Em 1904 o traçado do ramal para Caxias do Sul foi alterado, transferindo o ponto de partida de Novo Hamburgo para Montenegro, o que permitiria a abrangência de um maior número de localidades.

Com a ampliação dos contratos de arrendamento entre o governo federal e a Auxiliaire, em 1905, estabeleceu-se a incorporação dos ramais de concessão estadual, entre os quais o de Caxias do Sul. O governo estadual seria indenizado pelos gastos já efetuados com a construção até o momento da incorporação e a Cia. Auxiliaire ficaria responsável pela continuidade das obras.

A Estação São Salvador foi inaugurada em 1909 e com ela toda a primeira parte do ramal até Carlos Barbosa, com as seguintes estações: (Portão, Azevedo e Pareci - no trecho entre Rio dos Sinos e Montenegro) Montenegro, Santos Reis, Vitória, Maratá, Esperança, Linha Bonita, São Salvador (Salvador do Sul), Barão e Carlos Barbosa.

Insuficiência de dados sobre o município.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

9. Estações de Médio Porte/Telhado em Quatro Águas

9a. Variante Barreto - Diretor Pestana

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Fanfa
ENDEREÇO: Vila Porto Batista **MUNICÍPIO:** Triunfo
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Variante Barreto - Diretor Pestana
CONSTRUTOR: VFRGS / Empresa Construtora Gruen & Bilfinger Ltda.

DATA DE INAUGURAÇÃO: 14.03.1938

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Caixa d'água de concreto



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em quatro águas.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de trilhos sustentando a cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas cerâmicas francesas **Nº ÁGUAS:** Quatro
Telhas de fibrocimento na cobertura sobre a plataforma
e sobre as duas portas da fachada oposta.
TIPOLOGIA VÃOS: Aberturas com verga reta, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro (algumas com venezianas), molduras em massa.
DETALHES: Mureta na cobertura separando a área de depósito da área da estação. Piso interno em ladrilhos hidráulicos.
OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva, construídas na mesma linha e na mesma data: General Neto, General Luz e Vasconcelos Jardim (município de Nova Santa Rita).
Foto existente no Relatório VFRGS de 1937, aparecendo o reservatório de 100 m³ ainda existente.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Fanfa localiza-se na linha Porto Alegre - Uruguaiana, cuja construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Otoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado. O percurso até Porto Alegre era completado por transporte fluvial pelo rio Jacuí, numa extensão de aproximadamente 60 quilômetros. Em 1911 completou-se a ligação ferroviária até Porto Alegre, através da margem do Taquari, passando por Barreto - Montenegro - Neustadt, fazendo ali conexão com a linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. Em 1937 entrou em funcionamento a variante Barreto - Diretor Pestana com as seguintes estações: General Neto, Fanfa, General Luz e Vasconcelos Jardim. A construção desta variante encurtou o trajeto até Porto Alegre em 50 quilômetros.
A variante Barreto - Diretor Pestana teve seus estudos aprovados pelo Governo Federal através do Decreto nº 19916, de 24/04/1931. A obra foi fiscalizada pela VFRGS que contratou, por empreitada, a Empresa Construtora Gruen & Bilfinger Ltda.
Fanfa é uma localidade no município de Triunfo. Insuficiência de dados.
Outras estações no município: Barreto e General Luz (ver fichas); General Neto e Gil.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de General Luz
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Triunfo
LINHA/RAMAL: Porto Alegre - Uruguaiana / Variante Barreto - Diretor Pestana
CONSTRUTOR: VFRGS / Empresa Construtora Gruen & Bilfinger Ltda.

DATA DE INAUGURAÇÃO: 14.03.1938

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1980

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Casas de madeira (uma funcionava como escola, outra como posto de correio)



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em quatro águas.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de trilhos sustentando a cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas cerâmicas francesas. **Nº ÁGUAS:** Quatro
Telhas de fibrocimento na cobertura sobre a plataforma
e sobre as duas portas da fachada posterior.
TIPOLOGIA VÃOS: Abertura em verga reta, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro, molduras em massa.
DETALHES: Mureta na cobertura separando a área de depósito da área da estação.
OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva, construídas na mesma linha e na mesma data: Vasconcelos Jardim (município de Nova Santa Rita), General Neto e Fanfa. Ver foto casas de mestre Relatório 1937.
A cobertura sobre a plataforma originalmente constituía-se no prolongamento do telhado da estação, em telhas francesas. Placa de patrimônio da RFFSA nº 6201274 (estação); Nº 6201957 e 6201280 (casas de madeira).
Situa-se em zona rural, em área despovoada na região do Pólo Petroquímico. Pátio ferroviário com entroncamento da estrada Porto Alegre - Uruguaiana e TPS (Tronco Principal Sul).



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Utilizada parcialmente como residência pelo funcionário responsável da ALL.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação General Luz localiza-se na linha Porto Alegre - Uruguaiana, cuja construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado. O percurso até Porto Alegre era completado por transporte fluvial pelo rio Jacuí, numa extensão de aproximadamente 60 quilômetros. Em 1911 completou-se a ligação ferroviária até Porto Alegre, através da margem do Taquari, passando por Barreto - Montenegro - Neustadt, fazendo ali conexão com a linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. Em 1937 entrou em funcionamento a variante Barreto - Diretor Pestana com as seguintes estações: General Neto, Fanfa, General Luz e Vasconcelos Jardim. A construção desta variante encurtou o trajeto até Porto Alegre em 50 quilômetros.
A variante Barreto - Diretor Pestana teve seus estudos aprovados pelo Governo Federal através do Decreto nº 19916, de 24/04/1931. A obra foi fiscalizada pela VFRGS que contratou, por empreitada, a Empresa Construtora Gruen & Bilfinger Ltda.
Localidade no município de Triunfo. Insuficiência de dados.
Outras estações no município: Barreto e Fanfa (ver fichas); General Neto e Gil.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Vasconcelos Jardim
ENDEREÇO: Bairro Morretes **MUNICÍPIO:** Nova Santa Rita
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana/ Variante Barreto - Diretor Pestana
CONSTRUTOR: VFRGS/ Empresa Construtora Gruen & Bilfinger Ltda.

DATA DE INAUGURAÇÃO: 14.03.1938

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO:
TRILHOS: Sim. Utilizados pelos trens de carga da ALL.
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em quatro águas.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura metálica (trilhos) sustentando a cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois
TELHAMENTO: Telhas cerâmicas francesas **Nº ÁGUAS:** Quatro
Telhas de fibrocimento na cobertura sobre a plataforma (intervenção)
TIPOLOGIA VÃOS: Aberturas com verga reta, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro, molduras em massa. As janelas possuem venezianas.
DETALHES: Mureta na cobertura dividindo a área de depósito da área da estação. Alpendres sobre as duas portas da fachada principal.
OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva, construídas na mesma linha e na mesma data: General Luz, Fanfa e General Neto. A cobertura sobre a plataforma originalmente constituía-se no prolongamento do telhado da estação, em telhas francesas. A estação situa-se em área rural, junto a estrada não pavimentada.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Parcialmente ocupada para uso residencial.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Vasconcelos Jardim localiza-se na linha Porto Alegre - Uruguaiana, cuja construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado. O percurso até Porto Alegre era completado por transporte fluvial pelo rio Jacuí, numa extensão de aproximadamente 60 quilômetros. Em 1911 completou-se a ligação ferroviária até Porto Alegre, através da margem do Taquari, passando por Barreto - Montenegro - Neustadt, fazendo ali conexão com a linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. Em 1937 entrou em funcionamento a variante Barreto - Diretor Pestana com as seguintes estações: General Neto, Fanfa, General Luz e Vasconcelos Jardim. A construção desta variante encurtou o trajeto até Porto Alegre em 50 quilômetros. A variante Barreto - Diretor Pestana teve seus estudos aprovados pelo Governo Federal através do Decreto nº 19916, de 24/04/1931. A obra foi fiscalizada pela VFRGS que contratou, por empreitada, a Empresa Construtora Gruen & Bilfinger Ltda.
Na época da inauguração da estação (1938) Santa Rita era o 6º distrito de São Sebastião do Caí, permanecendo como tal até 1939, ano em que foi criado o município de Canoas, passando então à sua jurisdição. Em 1992 foi criado o município de Nova Santa Rita
No bairro Morretes, onde foi construída a Estação Vasconcelos Jardim, instalou-se, no início da década de 1950, a fábrica de cimento CIMBAGÉ, que provavelmente tenha escolhido o local pela facilidade de transporte. Havia ali uma vila operária para os funcionários da fábrica.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Nova Santa Rita: Memória e Documentação. Manoel José Ávila da Silva (coord.). Canoas: La Salle, 2000.

9b. Ramal Cruz Alta - Santa Rosa

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Cruzeiro
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Santa Rosa
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos / Ramal Cruz Alta - Santa Rosa
CONSTRUTOR: Construtora Dahne e Conceição

DATA DE INAUGURAÇÃO: 10.07.1937

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Caixa d'água



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte / telhado em quatro águas.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas cerâmicas tipo francesas **Nº ÁGUAS:** Quatro
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro, algumas janelas com basculantes.
DETALHES:
OBSERVAÇÕES: Semelhante à estação de Santa Rosa. A volumetria dos dois prédios, especialmente a forma da cobertura, lembra as estações da variante Barreto - Diretor Pestana inauguradas em 1938 e construídas segundo modelo padronizado (Vasconcelos Jardim, General Luz, Fanfa e General Neto), mas a estrutura da cobertura sobre a plataforma é diferente, bem como a seqüência das aberturas.



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.
NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:
Estação secundária do município de Santa Rosa (ver ficha).

FONTES CONSULTADAS:
FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Santa Rosa
ENDEREÇO: Av. Rio Branco, s/nº **MUNICÍPIO:** Santa Rosa
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos / Ramal Cruz Alta - Santa Rosa
CONSTRUTOR: Viação Férrea do Rio Grande do Sul / VFRGS

DATA DE INAUGURAÇÃO: 12.05.1940

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Caixa d'água, dois vagões.



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte / telhado em quatro águas.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas cerâmicas tipo francesa **Nº ÁGUAS:** Quatro
Telhas onduladas sobre a plataforma
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro, janelas com venezianas. Algumas janelas basculantes.
DETALHES:
OBSERVAÇÕES: Prédio semelhante ao da estação secundária de Cruzeiro. A volumetria destes prédios, especialmente a forma da cobertura, lembra as estações da variante Barreto - Diretor Pestana, inauguradas em 1938 e construídas segundo modelo padronizado (Vasconcelos Jardim, General Luz, Fanfa e General Neto), mas a estrutura sobre a plataforma é diferente, bem como a seqüência das aberturas.
O antigo sítio ferroviário está localizado no centro da cidade, em local arborizado a ser ajardinado e transformado em parque.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA. Cedência para Prefeitura Municipal.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: (x) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** (x) **Outros:** Lei de utilização de solos urbanos
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente abriga o Museu Municipal e a Biblioteca Pública Municipal. Projeto da prefeitura de restaurar o prédio e ampliar o museu.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Santa Rosa é o ponto final do ramal que parte de Cruz Alta, na Linha Santa Maria - Marcelino Ramos. A construção desse ramal teve seus estudos aprovados pelo Decreto Federal Nº 1964, de 13/02/1895, sendo prevista uma extensão de 292 quilômetros, que foram sendo executados em pequenos trechos: Cruz Alta - Ijuí, em 1911; Ijuí- Catuípe em 1915; Catuípe - Santo Ângelo, em 1921; Santo Ãngelo - Giruá, em 1928; Giruá - Cruzeiro, em 1937; Cruzeiro - Santa Rosa em 1940.
O grande volume de mercadorias, principalmente soja, transportado nesse ramal rendeu-lhe o apelido de "Ramal de Ouro".
Santa Rosa havia emancipado-se de Santo Ângelo em 1931 / Insuficiência de dados sobre o município.
Estação secundária: Cruzeiro - no atual bairro do mesmo nome (ver ficha).

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Correspondência do Depto. de Cultura da Prefeitura Municipal de Santa Rosa, de 22/11/2001.

10. Estações de Médio e Grande Porte com Linhas Art-Déco

PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.
NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Barreto localiza-se na linha Porto Alegre - Uruguaiana, cuja construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado. O percurso até Porto Alegre era completado por transporte fluvial pelo rio Jacuí, numa extensão de aproximadamente 60 quilômetros. A Estação Barreto foi construída quando completou-se a ligação ferroviária até Porto Alegre, através da margem do Taquari, passando por Montenegro - Neustadt, fazendo ali conexão com a linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. O Decreto 5819, de 26/12/1905, aprovou os estudos e orçamentos para a construção dos primeiros 25 quilômetros desse ramal. O trecho Rio dos Sinos- Montenegro foi inaugurado em 02/07/1909; de Montenegro - Barreto, em 10/05/1910, e o de Barreto à Margem do Taquari em 20/01/1911. Com a conclusão deste trecho completou-se a extensão ferroviária de Porto Alegre a Uruguaiana, 34 anos depois do seu início. Em 1937 entrou em funcionamento a variante Barreto - Diretor Pestana, que encurtou a viagem em 50 quilômetros. Esta variante foi contratada pelo Governo do Estado com a Empresa Construtora Gruen & Bilfinger Ltda, que assinou contrato e iniciou as obras em 1933, entregando-as definitivamente em 1938.
Localidade no município de Triunfo.
Insuficiência de dados.
Outras estações no município:
General Luz e Fanfa (ver fichas); General Neto e Gil.

FONTES CONSULTADAS:
FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Carazinho
ENDEREÇO: Av. Mauá, esq. Largo Três de Outubro **MUNICÍPIO:** Carazinho
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: primeira estação: SOB - Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien - segunda estação: VFRGS

DATA DE INAUGURAÇÃO:
1ª estação: 15.11.1897
2ª estação: 1939

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com linhas *art-déco*. Prédio em dois pavimentos com um terraço lateral.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Marquises de concreto sobre a plataforma e na fachada oposta.

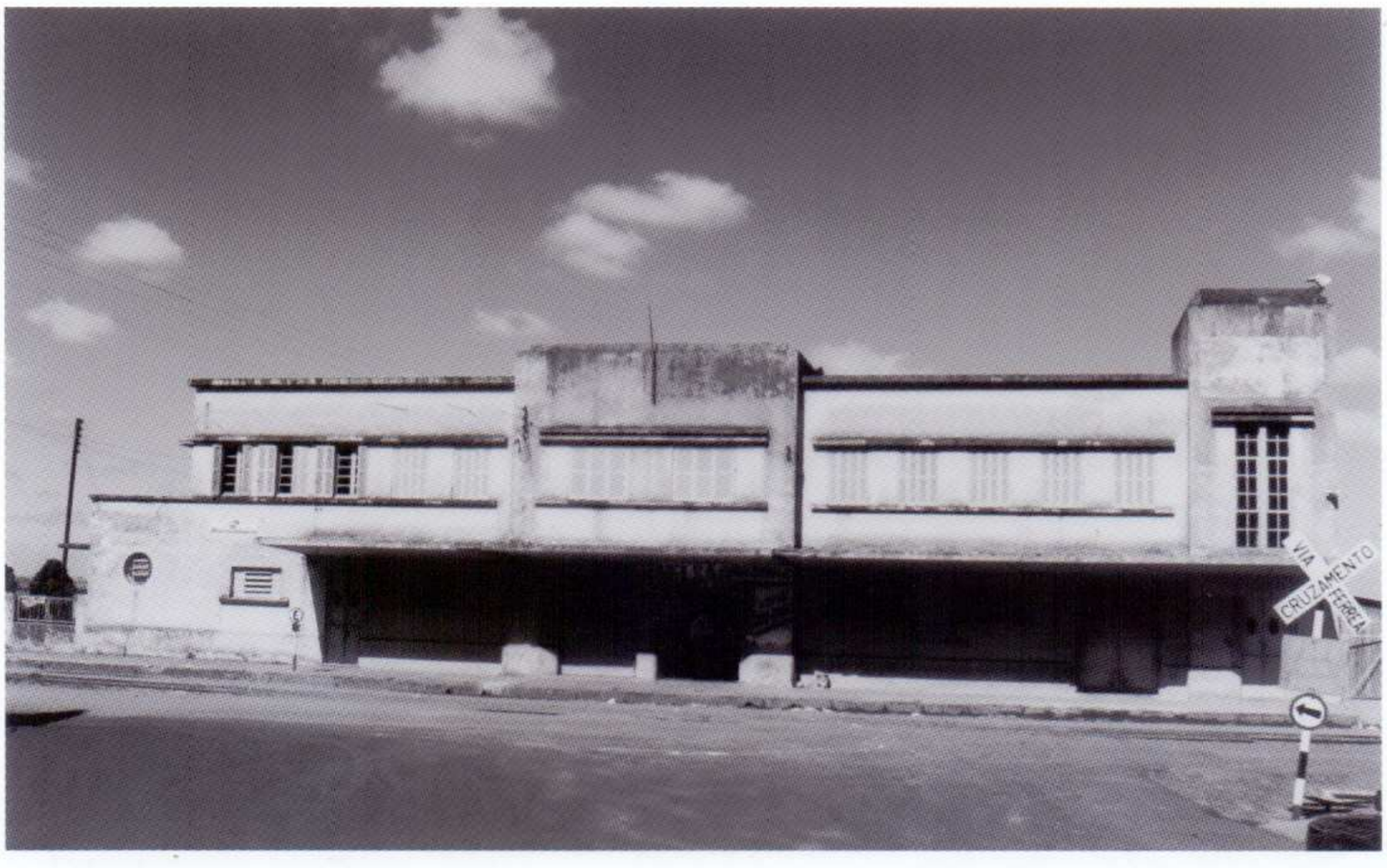
COBERTURA: ( ) **BEIRAIS** (x) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Janelas basculantes no piso térreo, esquadrias de madeira com caixilhos de vidro no piso superior, sendo as janelas com venezianas.

DETALHES: Elementos em massa horizontais contínuos emoldurando as janelas do piso superior e a parte superior da platibanda. Corpo central saliente marcando o acesso principal. Bloco lateral mais alto, em posição assimétrica, com aberturas verticais. Terraço descoberto no lado oposto.

OBSERVAÇÕES: Placa da ALL na parede e letreiros pintados (loja de materiais de construção).
Outras estações com a mesma linguagem arquitetônica são as de Quaraí e Tupanciretã (que são praticamente idênticas entre si), a estação de Barreto e a estação de Uruguaiana, variando o tamanho dos prédios e os detalhes construtivos. Os pontos comuns são a sobriedade decorativa, as linhas retas, a marcação escalonada da entrada (influências *art-déco*).



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O Decreto 10432, de 09/11/1889, do Governo Imperial concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo. A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa belga organizada para este fim. Esta transferiu parte de seus direitos para a Cia. Industrial das Estradas do Brasil, da qual Teixeira Soares era um dos diretores. Os direitos da Sud-Ouest ficaram, então, restritos ao trecho entre Santa Maria e Cruz Alta. Novamente, em 1893, houve uma renegociação em que a Cia. Industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Um ano depois, esta repassou para a Sud-Ouest o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos), além dos ramais. A empresa belga acabou ficando com a concessão de toda linha em território gaúcho. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho até Cruz Alta; em 1898 até Passo Fundo, município ao qual pertencia Carazinho. A Estação Carazinho foi inaugurada alguns meses antes, pois estava localizada antes da sede do município de Passo Fundo.
Carazinho emancipou-se em 1931. Em 1937 iniciava-se a construção de nova estação e armazém.
Insuficiência de dados sobre o município.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Relatório da VFRGS: Anos de 1937/1939.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Quaraí
ENDEREÇO: Largo de Portugal/Praça Rio Branco **MUNICÍPIO:** Quaraí
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Alegrete - Quaraí
CONSTRUTOR: Construtora Sul Brasil S/A

DATA DE INAUGURAÇÃO: 25.11.1939 (estação provisória)

DATA DE DESATIVAÇÃO: Entre 1970 e 1975

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Caixa d'água



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom
VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com linhas *art-déco* (década de 40). Prédio com corpo central em dois pavimentos e duas alas laterais térreas.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura sobre a plataforma com estrutura de ferro.

COBERTURA: **( ) BEIRAIS (x) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Janelas basculantes.

DETALHES: Pórtico marcando o acesso principal, formado por marquise plana coberta com tijoleiras de barro (segundo o projeto original) e sustentada por duas colunas cilíndricas com base e capitel. O corpo central mais elevado reforça a marcação da entrada. Platibanda fechada com ornamentação em massa.

OBSERVAÇÕES: O projeto original datado de 1941 encontra-se nos arquivos da RFFSA. Em relação à autoria constam os nomes de Arno C. Obst (*projetou*) e E. Brandt (*projeto fachadas*). Foi encontrada outra estação com características quase idênticas, construída entre 1944 e 1946 em Tupanciretã. Outras estações com a mesma linguagem arquitetônica são as de Barreto, Carazinho e Uruguaiana, variando o tamanho dos prédios e os detalhes construtivos.

A plataforma coberta foi fechada com tábuas de madeira.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA / Comodato com a Prefeitura Municipal.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente utilizada para as instalações administrativas da Fábrica de Artefatos de Couro - FASA (informação da prefeitura local).

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Quaraí localiza-se no ramal Alegrete - Quaraí, que parte da Linha Porto Alegre - Uruguaiana. Os estudos desse ramal foram aprovados em 1912 pelo Decreto Federal nº 9556, prevendo-se uma extensão de 117 quilômetros. A construção foi executada por etapas, sendo que a primeira parte, executada pela Empresa Construtora, alcançou Severino Ribeiro (no município de Quaraí) em 1924. Em 1933 iniciaram-se as obras da segunda parte, numa extensão de 61 quilômetros, executadas pelo 2º e 5º Batalhão de Infantaria da Brigada Militar, sob a orientação e supervisão da VFRGS. Nessa etapa empregou-se uma média de 245 homens em atividade contínua. Em 1939 os trilhos alcançaram a sede do município de Quaraí. Tal fato está referido no Relatório da VFRGS relativo ao ano de 1939:

"Em julho, construíram-se a estação provisória e as moradias do Agente e do Mestre de Linha, em Quaraí (...) Finalmente, a 25 de novembro, teve lugar a inauguração oficial da última e mais importante estação do ramal, na cidade de Quaraí, o que veio a completar a nova via de comunicação férrea há tanto almejada pela rica e futurosa zona fronteiriça. O ato foi solene e festivo (...) As cerimônias culminaram com a inauguração de um marco, onde, em placa de bronze, se assinalou o acontecimento" (p. 341). No ano seguinte já cogitava-se a construção da nova estação. O relatório da VFRGS de 1940 aponta: "O empreendimento mais importante ainda a executar é a construção definitiva na cidade de Quaraí, cuja localização foi determinada mediante ponderados estudos. O projeto da fachada foi posto em concurso, nesta capital, e o trabalho classificado em primeiro lugar foi aproveitado no plano geral do edifício, já elaborado. Seguir-se-á a concorrência e execução imediata das obras" (p. 346). O relatório de 1940 (p. 320) menciona o prosseguimento da construção dos edifícios da estação, armazém, casa de moradia de agente e conferentes, contratada com a Construtora Sul Brasil S/A, de Porto Alegre. Não foi encontrada a data precisa da inauguração do novo edifício da Estação Quaraí. Esta estação passou por reformas (data não identificada) para sediar a administração da Fábrica de Artefatos de Couro - FASA.

O município de Quaraí foi criado em 1875, tendo em 1890 uma população aproximada de 8.333 habitantes. Sua principal atividade econômica na época era a pecuária. No início do século XX desenvolveu-se consideravelmente a atividade saladeril, aumentando a necessidade de meios de transporte mais eficientes. Em 1920 a população de Quaraí chegava a 12.077 habitantes; em 1940, um ano depois da chegada dos trilhos, era de aproximadamente 17.118 habitantes.

Estações secundárias: Severino Ribeiro, inaugurada em 1924; Baltazar Brum e João Marcelino, inauguradas em 1937.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Relatórios da VFRGS. Anos de 1939, 1940 e 1942.

Ofício nº 028/2000. Prefeitura Municipal de Quaraí. 19/05/2000.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul. Censos do RS 1803-1950. Porto Alegre. 1981.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Tupanciretã

ENDEREÇO: Av. Bortolo Fogliato- Centro **MUNICÍPIO:** Tupanciretã

LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos / Variante Pinhal a Cruz Alta

CONSTRUTOR: primeira estação: SOB - Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien (1ª) - segunda estação: VFRGS - (Empreiteiro Heitor Mazzini)

DATA DE INAUGURAÇÃO:
1ª estação: 20/11/1894
2ª estação: 1948

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO:
TRILHOS: Sim (em atividade - trens de carga ALL)
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Armazém/oficina



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com linhas *art-déco* (década de 40). Prédio com corpo central em dois pavimentos e duas alas térreas.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura sobre a plataforma com estrutura de ferro.

COBERTURA: ( ) **BEIRAIS** (x) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. Janelas fixas no piso superior do corpo central.

DETALHES: Pórtico marcando o acesso principal formado por marquise plana coberta com tijoleiras de barro (segundo projeto original) e sustentada por duas colunas cilíndricas com base e capitel. O corpo central mais elevado reforça a marcação da entrada. Platibanda fechada com ornamentação em relevo (motivos geométricos).

OBSERVAÇÕES: O outro prédio que faz parte do sítio ferroviário de Tupanciretã e que provavelmente fosse utilizado como oficina ou garagem é atualmente usado pela ALL. Há uma placa indicativa: ALL - Via Permanente de Tupanciretã. No leito dos trilhos, um pouco mais adiante, existem silos com estrutura para abastecimento de containers. Existe um projeto praticamente idêntico feito para a estação de Quaraí, com data de 1941, nos arquivos da RFFSA, diferenciando-se do prédio de Tupanciretã apenas pelo tipo de janelas. Outras estações com a mesma linguagem arquitetônica são as de Barreto, Carazinho e Uruguaiana, variando o tamanho dos prédios e os detalhes construtivos. A estação situa-se no alinhamento de rua na zona central da cidade.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA/ Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO: Desativada/ parte dela serve como moradia
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O Decreto 10432, de 09/11/1889, do Governo Imperial concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo. A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa belga organizada para este fim. Esta transferiu parte de seus direitos para a Cia. Industrial das Estradas do Brasil, da qual Teixeira Soares era um dos diretores. Os direitos da Sud-Ouest ficaram, então, restritos ao trecho entre Santa Maria e Cruz Alta. Novamente, em 1893, houve uma renegociação em que a Cia. Industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Um ano depois, esta repassou para a Sud-Ouest o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos), além dos ramais. A empresa belga acabou ficando com a concessão de toda linha em território gaúcho. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho (de Santa Maria até Cruz Alta), no qual localizava-se a primeira estação de Tupanciretã.
Na época Tupanciretã era o 2º distrito de Cruz Alta, tendo emancipado-se em 1928.
Em dezembro de 1944 teve início a construção da nova estação e armazém, em concorrência ganha pelo engenheiro J. C. Medaglia. Nesse ano ano havia inspetoria ali sediada, a cargo do engenheiro Bento de Lima. As Inspetorias, anteriormente chamadas Residências, realizavam os trabalhos de orientação técnica, fiscalização e execução administrativa. Em 1946 a estação foi transferida da Av. Padre Roque Gonzales, na frente da antiga Charqueada Tupaceretan, para a localização atual. A 2ª estação foi provisoriamente entregue ao tráfego no ano de 1948. A mudança de localização da estação aconteceu devido à construção da variante Cruz Alta - Pinhal. A retificação deste trecho atingiu a cidade de Tupanciretã em 1945, atravessando a cidade na direção norte-sul. O fato da cidade ficar dividida em duas partes parece ter causado muitas críticas na época, o que poderia ter sido evitado com um traçado alternativo.
Até 1943 os trens da VFRGS foram o único meio de transporte coletivo intermunicipal. No ano de 1943 foi criada uma linha de ônibus que fazia o trajeto Tupanciretã a Santa Maria e vice-versa.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
FONTOURA, Helio E. N. da. Tupanciretã. Facetas Históricas. 1978. S/ed.
Relatórios da VFRGS. Anos de 1944 e 1948.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Uruguaiana
ENDEREÇO: Rua Flores da Cunha, em frente à Praça Dom Hermeto
MUNICÍPIO: Uruguaiana
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Linha Barra do Quaraí-Itaqui -São Borja
CONSTRUTOR: BGS - Brazil Great Southern / remodelada pela VFRGS na década de 1940.

DATA DE INAUGURAÇÃO:
(1ª est.) 20.08.1887
(remodelação) 1945

DATA DE DESATIVAÇÃO:
1996
(trem de passageiros)

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Armazém (na Rua Júlio de Castilhos) e monumento



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de grande porte com linhas *art-déco*. Prédio em dois pavimentos com torre lateral.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura metálica (trilhos) sustentando as coberturas sobre as plataformas.

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (x) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois + torre

TELHAMENTO: Prédio: oculto pela platibanda **Nº ÁGUAS:**
Cobertura das plataformas: telhas onduladas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Janelas do tipo basculante.

DETALHES: Elementos horizontais contínuos em relevo sobre as janelas e nos parapeitos. Torre em posição assimétrica. Marquises na fachada principal.

OBSERVAÇÕES: O prédio apresenta características da época de sua remodelação, como sobriedade decorativa, linhas retas, marcação escalonada da entrada (influências *art déco*). Outras estações com a mesma linguagem arquitetônica: Quaraí e Tupanciretã (que são praticamente idênticas entre si), Barreto e Carazinho, variando o tamanho dos prédios e detalhes construtivos.
A cobertura sobre as plataformas prolonga-se para além do prédio, nas duas direções, estando em parte sem telhado.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA/ Concessionária ALL, Contrato de Comodato entre Prefeitura e ALL em andamento.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(x) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: **(x) Tombamento** **( ) Outros**
LEGISLAÇÃO: O decreto nº 261/99 de 28 de setembro de 1999, da Prefeitura Municipal de Uruguaiana, determina o tombamento da antiga estação ferroviária de Uruguaiana.
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Há o projeto de usar o prédio da Estação como Centro de Atividades Culturais com Biblioteca; e o prédio do armazém como Secretaria de Assistência Social e Escola Profissionalizante.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Ferroviária de Uruguaiana, inaugurada em 1887, foi construída como parte da Estrada de Ferro Barra do Quaraí - São Borja. Esta estrada teve sua construção autorizada pelo Governo Imperial em 1877, tendo sido executada pela empresa inglesa "The Brazil Great Southern Railway Company Limited", popularmente conhecida como "BGS". Ao que tudo indica esta estrada que ligava as cidades da fronteira do Estado, tinha uma finalidade mais estratégica do que econômica. A B.G.S. operou esta linha até 1924; desta data até 1933 a estrada ficou sob a administração de uma diretoria nomeada pelo Governo Federal e subordinada à Inspetoria Federal das Estradas de Ferro; em agosto de 1933 foi incorporada à VFRGS, ficando então sob a administração do Governo Estadual.
A Estação de Uruguaiana servia também à Linha Porto Alegre - Uruguaiana, cuja construção foi autorizada pelo Decreto Federal 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro comunicando o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo Decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado. Em 1894 o Governo Federal, preocupado com questões orçamentárias, nomeou uma comissão encarregada de realizar detalhados estudos sobre o desempenho econômico de cada ferrovia federal; em 1897 foi determinada a paralisação das obras nas ferrovias federais; em 1898 a linha Porto Alegre - Uruguaiana (que era federal) foi arrendada para a Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Brèsil. Nesse período já estava quase concluído o trecho de 105 quilômetros entre Uruguaiana e a localidade de Carvoracy, no município de Alegrete. Este trecho, devido à sua utilidade para o comércio regional, era operado, mesmo de forma provisória e irregular, pelo empreiteiro Carlos Alegre, que também firmou contrato para o término da extensão até Alegrete. Devido ao falecimento de Carlos Alegre em 1899, foi aberta uma concorrência vencida pela Brazil Great Southern que passa então a operar, também provisoriamente, o trecho de Uruguaiana até Alegrete. Faltava ainda finalizar a parte entre Alegrete e Cacequi, cujas obras haviam sido paralisadas em 1897. Em 1901 elas foram retomadas pelo Segundo Batalhão de Engenharia do Exército sendo definitivamente entregues ao tráfego em 1907.
Em 1922 procedia-se à desapropriação de terreno para a Estação de Uruguaiana e em 1935 ela foi elevada de 1ª classe para classe especial.
Segundo informações da prefeitura, a Estação de Uruguaiana sofreu um incêndio em data não determinada, tendo sido construída uma segunda estação no mesmo local. O certo é que o relatório da VFRGS do ano de 1943 menciona a "reconstrução e readaptação de edifício para a nova Estação de Uruguaiana", considerada "uma obra de certo destaque destinada a substituir a velha estação que não corresponde mais à intensidade dos serviços e ao desenvolvimento comercial e turístico da cidade." Segundo a mesma fonte, o antigo edifício da BGS foi readaptado, "dotando-o de instalações de uma estação moderna e de uma arquitetura sóbria." A obra estava sendo executada pela firma José M. de Carvalho e Cia, de Porto Alegre, sendo finalizada em novembro de 1945. O empreendimento era justificado por tratar-se de uma cidade fronteiriça com a Argentina, em véspera de ser ligada a Passo de los Libres pela ponte internacional sobre o Rio Uruguai.
Em frente à estação há um monumento erguido em memória de três trabalhadores da BGS que afogaram-se no Rio Uruguai, poucos dias antes da inauguração, em 1887.
Estações secundárias: Carumbé, Engº Adolfo Stern, Foguista Simplício Pedroso, Imbaá, Itajaçu, Itapitocaí, João Arregui, Maquinista Xisto Pereira, Pindaí-Mirim, Plano Alto, Saladeiro Oeste e Touro Passo.

FONTES CONSULTADAS:

DIAS, José Roberto de Souza. A Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguaiana e a Formação da Rede de Viação Férrea do Rio Grande do Sul- Uma Contribuição ao Estudo dos Transportes no Brasil Meridional. 1866-1920. São Paulo:1981. Tese de Doutoramento/ USP.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

SOARES, Manoel Adolpho. Uruguaiana - Um Século de História- 1843 - 1943. Porto Alegre. Livraria do Globo. 1942.

Relatórios da VFRGS. Anos de 1922, 1935, 1943 e 1945.

11. Estações de Pequeno e Médio Porte com Marquise e Platibanda

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Canguçu

ENDEREÇO: Rua Getúlio Vargas - Bairro Vila Isabela **MUNICÍPIO:** Canguçu

LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé-Cacequi / Ramal Pelotas - Canguçu

CONSTRUTOR: 1° Batalhão Ferroviário do Ministério de Guerra/ Ministério da Viação

DATA DE INAUGURAÇÃO:
16.10.1948 (dados prefeitura)
01.10.1952 (Borges Fortes)

DATA DE DESATIVAÇÃO:
1962

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

TIPOS: Armazém, caixa d'água, casas de funcionários



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: C **COBERTURA:** C **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com marquise e platibanda.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria / Marquise de concreto com vigas invertidas

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (X) PLATIBANDA (X) OUTROS **N° DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas cerâmicas tipo marselha ou francesa **N° ÁGUAS:** Quatro

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta; janelas basculantes e portas com caixilhos de vidro (conforme desenho escala 1:100)

DETALHES: Marquise em todo o perímetro do prédio; platibanda fechada com detalhe escalonado.

OBSERVAÇÕES: O prédio da estação dispunha de hall, armazém para bagagens e encomendas, *sanitários para homens e senhoras*, agência, telégrafo, quarto para telegrafista e *buffet*. Estação e armazém foram alterados e descaracterizados na ocupação atual (indústria de laticínios), tendo sido construídos outros prédios no antigo sítio ferroviário.

Outras estações com a mesma tipologia construtiva são as de Cerro Largo e Rolador, no ramal D. de Aguiar - Cerro Largo, inauguradas em 1957, que hoje estão sem telhado e sem aberturas. A de Cerro Largo parece ter as mesmas dimensões e a de Rolador é de pequeno porte.



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO: nenhuma
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: A estação e o armazém estão sendo ocupados pela COSULATI (Cooperativa Sul-Riograndense de Laticínios).

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Decreto Estadual de 19/06/1902 nº 496 autorizou a construção de uma estrada de ferro que partisse de Cachoeira do Sul, na Linha Porto Alegre - Uruguaiana, passando por Caçapava do Sul e pelas minas de cobre no vale do Rio Camaquã, terminando num ponto conveniente da linha Rio Grande - Bagé. Em 1913 foram aprovados estudos que alteravam as intenções iniciais e indicavam que a estrada deveria partir de Pelotas em direção a Dilermando de Aguiar, na Linha Porto Alegre - Uruguaiana, mas o projeto foi abandonado até a década de 1940, quando a obra foi iniciada pelo 1º Batalhão Ferroviário, sendo entregue à VFRGS em 1951. O tráfego regular do ramal foi estabelecido em 01/10/1952, numa extensão de 73 quilômetros, com as seguintes estações: Inspetor Moisés, Monte Bonito, Engº Barbosa Gonçalves, Cadeia, Colônia Maciel, Inspetor Getúlio e Canguçu.
No início da década de 1960 o trecho foi considerado deficitário e conforme o telegrama circular nº 2385, de 13/10/1962, da Chefia do Departamento de Transporte, foi suspenso o seu tráfego. Desde então as edificações ficaram praticamente abandonadas; algumas casas foram invadidas, e algumas até com a legalização da posse.
Insuficiência de dados sobre o município.
Estação secundária: Inspetor Virgílio.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Ofício nº 02/01, de 08/02/2001. Prefeitura Municipal de Canguçu.
Publicação do Ministério da Guerra - Ministério da Viação (cópia xerox/ sem referências bibliográficas).

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Cerro Largo

ENDEREÇO: Bairro Brasília **MUNICÍPIO:** Cerro Largo

LINHA/RAMAL: Linha P. Alegre - Uruguaiana / Ramal Dilermando de Aguiar - Santiago - Santo Ângelo

CONSTRUTOR: 1° Batalhão Ferroviário

DATA DE INAUGURAÇÃO: 10.01.1957

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Depósito, oficina, 2 caixas d'água, dez casas de funcionários, outros



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** C **VÃOS:** C **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com marquise e platibanda.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria / marquise de concreto
COBERTURA: ( ) **BEIRAIS** (x) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **N° DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas cerâmicas francesas **N° ÁGUAS:** Quatro
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta.
DETALHES: Marquise em todo o perímetro do prédio. Platibanda fechada com detalhe escalonado marcando o acesso principal.
OBSERVAÇÕES: Atualmente os prédios da estação e do depósito/oficina de manutenção encontram-se sem telhado e sem aberturas. Mesmo as platibandas foram demolidas e os dois prédios estão em ruínas. De acordo com fotografia do dia da inauguração (1957), o telhado era de quatro águas. Em 1990 o telhado e a platibanda ainda existiam.
Outras estações com a mesma tipologia construtiva são as de Rolador (situada na mesma linha e inaugurada na mesma data), com dimensões menores, e de Canguçu, inaugurada em 1948 e bastante modificada, que parece ter as mesmas dimensões.



PROPRIETÁRIO ATUAL: Estação: RFFSA - Concessionária ALL; Conjunto de casas de ferroviários: vendido através de concorrência pùblica em 1997 e 1998.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Estação atualmente abandonada e depredada. Foram feitos contatos entre a Câmara de Vereadores de Cerro Largo, ALL, Ministério dos Transportes e RFFSA para resolver os problemas de vandalismo, depredação e conservação dos bens.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Cerro Largo faz parte do ramal que, partindo de Dilermando de Aguiar, faz a ligação com São Borja e Santo Ângelo. Pelo Decreto nº 8559 de 11/02/1911, o Governo Federal autorizou o contrato com os empreiteiros João Corrêa e Irmão e o Banco da Província do Rio Grande do Sul para execução de estudos e construção de um ramal ferroviário que fizesse a ligação entre São Pedro (hoje Dilermando de Aguiar), São Luiz Gonzaga e São Borja. O primeiro trecho deste ramal, até Jaguari, foi inaugurado em 1919. O restante das obras ficou paralisado até a década de 1930. Em 1935 inaugurou-se o trecho Jaguari a Curuçu; em 1936, o trecho Curuçu - Santiago. A partir de Santiago o ramal bifurca-se, seguindo em duas direções: São Borja e São Luiz Gonzaga. Em 1943, foi finalizado o trecho até São Luiz Gonzaga, conforme previsto no Decreto de 1911. Posteriormente o ramal foi estendido até interligar-se com o ramal Cruz Alta - Santa Rosa. Parte desta extensão foi inaugurada em 1957 com as seguintes estações: Serrinha, Rolador e Cerro Largo. A inauguração da ferrovia foi bastante festejada e contou com a presença do então Presidente da República Juscelino Kubitschek, do Vice-Presidente João Goulart e do Governador Ildo Meneghetti
Cerro Largo havia emancipado-se de São Luiz Gonzaga em 1954.
Insuficiência de dados sobre o município.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Correspondência da Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo/ Prefeitura Municipal de Cerro Largo, de 01/08/2001.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Rolador
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Rolador
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre-Uruguaiana / Ramal Dilermando de Aguiar-Santiago-Santo Ângelo
CONSTRUTOR: 1º Batalhão Ferroviário

DATA DE INAUGURAÇÃO: 10.01.1957

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Caixa d'água



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com marquise e platibanda.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Marquise de concreto.
COBERTURA: ( ) **BEIRAIS** (x) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telha francesa **Nº ÁGUAS:** Quatro
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta.
DETALHES: Marquise em todo o perímetro do prédio. Platibanda fechada com detalhe escalonado marcando o acesso principal.
OBSERVAÇÕES: Atualmente o prédio não possui mais telhado nem aberturas; os vãos foram fechados com tampões de madeira; não havendo imagens antigas do prédio, não foi possível estabelecer o tipo de esquadrias originais e o telhamento.
Construído sanitário de alvenaria de tijolos sem reboco nas proximidades da estação (apoio para eventos).
Outras estações com a mesma tipologia construtiva são as de Cerro Largo (localizada na mesma linha e inaugurada na mesma data) e de Canguçu (1948), que seguem o mesmo modelo de Rolador, porém com dimensões maiores.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA / Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Estava abandonada. Atualmente utilizada pela prefeitura para projetos de turismo e lazer. Foi feita solicitação ao Ministério dos Transportes e à RFFSA, pela prefeitura municipal, para doação, cedência ou comodato da área.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Rolador faz parte do ramal que, partindo de Dilermando de Aguiar, faz a ligação com São Borja e Santo Ângelo. Pelo Decreto nº 8559 de 11/02/1911, o Governo Federal autorizou o contrato com os empreiteiros João Corrêa e Irmão e o Banco da Província do Rio Grande do Sul para execução de estudos e construção de um ramal ferroviário que fizesse a ligação entre São Pedro (hoje Dilermando de Aguiar), São Luiz Gonzaga e São Borja. O primeiro trecho deste ramal, até Jaguari, foi inaugurado em 1919. O restante das obras ficou paralisado até a década de 1930. Em 1935 inaugurou-se o trecho Jaguari a Curuçu; em 1936, o trecho Curuçu - Santiago. A partir de Santiago o ramal bifurca-se, seguindo em duas direções: São Borja e São Luiz Gonzaga. Em 1943, foi finalizado o trecho até São Luiz Gonzaga, conforme previsto no Decreto de 1911. Posteriormente o ramal foi estendido até interligar-se com o ramal Cruz Alta - Santa Rosa. Parte desta extensão foi inaugurada em 1957 com as seguintes estações: Serrinha, Rolador e Cerro Largo. A inauguração da ferrovia foi bastante festejada e contou com a presença do então Presidente da República Juscelino Kubitschek, do Vice-Presidente João Goulart e do Governador Ildo Meneghetti.
Na época Rolador pertencia a São Luiz Gonzaga, tendo emancipado-se somente em 1996.
Insuficiência de dados sobre o município.
Estações secundárias no município: Serrinha e Vila Frantz. A estação de Serrinha foi totalmente demolida; em Vila Frantz ainda existe o depósito de materiais da antiga estação e 12 casas de ferroviários.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Of. nº 45 - Secretaria de Educação, Cultura, Esporte e Lazer - Pref. Municipal de Rolador, de 03/09/2001.
Jornal "A Notícia" de São Luiz Gonzaga. Ano XXIII. Nº 1513 e 1514, de 06 e 13/01/1957.

Estações com Características Próprias

18/09/02, 20:21

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Bagé

ENDEREÇO: Praça Silveira Martins **MUNICÍPIO:** Bagé

LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande-Bagé-Cacequi

CONSTRUTOR: 1ª estação: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul e Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company. 2ª estação: VFRGS

DATA DE INAUGURAÇÃO:
1ª est.: 12.12.1884
2ª est.: 1929

DATA DE DESATIVAÇÃO:
Década de 1970

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de grande porte, com características próprias.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura sobre a plataforma sustentada por elementos de ferro trabalhados. Terraços laterais.

COBERTURA: ( ) BEIRAIS (x) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Múltiplas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.

DETALHES: Platibanda e fachadas ornamentadas. Marquise de ferro trabalhado semicircular na fachada principal.

OBSERVAÇÕES: Outras estações com a mesma tipologia construtiva da estação original: Rio Grande, Pelotas e Pedro Osório, com pequenas diferenças na ornamentação das fachadas. A segunda estação, construída em 1929, não apresenta mais semelhanças com outras estações conhecidas.

Situa-se na periferia da cidade.



PROPRIETÁRIO ATUAL: Prefeitura Municipal de Bagé.
NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente sedia o Centro Administrativo de Bagé.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé já fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank Câmara com a denominação de "Tronco Sul". Sua construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que mandava construir uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Porto Alegre – Uruguaiana). A concorrência para a construção da Rio Grande- Bagé foi vencida pelo empresário Higino Correa Durão que não cumpriu os prazos legais do contrato, o que fez com que a concessão fosse renegociada com Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor, que obtiveram os privilégios. Estes repassaram seus direitos para a Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, que foi incorporada em março de 1881. Dois anos depois, o Decreto 8887, de 17/02/1883, autorizou a fusão da Compagnie Imperiale com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, que tornou-se então a cessionária desta estrada.
Em 02/12/1884 a Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé foi inaugurada e com ela as seguintes estações: Marítima, Rio Grande, Junção, Quinta, Povo Novo, Pelotas, Teodósio, Capão do Leão, Cerrito, Cruz, Basílio, Erval, Cerro Chato, Lajeado, Nascente, Pedras Altas, José Sartori, Biboca, Candiota, Seival, Hulha Negra, Quebracho, Santa Teresa e Bagé. O traçado desta estrada seguiu, em seu sentido geral, paralelamente às fronteiras com o Uruguai e cortou uma região que na época era uma das mais prósperas do Estado, com sua economia baseada na criação de gado, atividade bastante rentável. As cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé, interligadas pela ferrovia a partir de 1884, representavam o tripé econômico porto-charque-gado. Mesmo assim, esta estrada de ferro teve, nos primeiros anos, uma demanda bastante restrita, pois além da concorrência do transporte por carretas, grande parte dos estancieiros continuou por alguns anos transportando o gado a pé. Queixavam-se do custo elevado dos fretes cobrados pela Southern, que eram em média 60% mais caros que os cobrados pelos tropeiros, além da baixa qualidade dos serviços prestados. O contrabando de gado, muito intenso na região, era outro fator que inibia o desempenho positivo da ferrovia. Além disso a Revolução Federalista que desenrolou-se predominantemente nesta região, causou grandes prejuízos com a paralisação dos trens desta linha. De fato, nos primeiros anos, esta estrada passou por fases de baixos saldos e constantes déficits. Só a partir de 1902, quando houve uma baixa nos fretes, é que o gado passou a ser maciçamente transportado por trem. Nessa fase a estrada já apresentava melhores resultados financeiros, para o que em muito contribuiu também a inauguração do tráfego mútuo com a Estrada de Ferro Porto Alegre - Uruguaiana. Em 1905, a Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé foi encampada pelo Governo Federal e em seguida arrendada para a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, que teve nesse ano seu contrato com o Governo Federal renovado e ampliado, o que inclusive concretizou a unificação da rede ferroviária no Rio Grande do Sul, sob a administração dessa companhia belga.
Quando da inauguração da Estação Bagé, o município contava com 16.000 habitantes. Já era um núcleo urbano considerável, contando com uma Santa Casa de Caridade, um Clube Abolicionista e dois jornais locais: Cruzeiro do Sul e Independente. Discutia-se entre a população local a construção de um matadouro municipal e a realização de outras obras públicas, dentre as quais a chegada do trem era a que gerava uma das maiores expectativas, conforme registrava a imprensa local, que referia-se à locomotiva como "carro do progresso". Mesmo antes da inauguração da estação, seus efeitos já se faziam sentir pela presença dos "forasteiros" trabalhadores da ferrovia na cidade. Muitos deles acabaram fixando residência em Bagé. No plano urbano houve melhoramentos, principalmente no centro da cidade, onde a localização da estação determinou um maior fluxo de pessoas, tornando-se uma espécie de cartão de visita da cidade. A inauguração da estação foi um acontecimento marcante na cidade e nos meses que a precederam foram providenciados reparos nas ruas transversais à Av. Sete de Setembro, que conduzia até ela. A imprensa deu ampla cobertura ao acontecimento que foi solenemente festejado com a presença do Presidente da Província. Inicialmente, a ferrovia ligou Bagé a Pelotas e Rio Grande, o que fez com que os comerciantes e negociantes da região tratassem, imediatamente após a inauguração, de incrementar as relações comerciais e criar novos negócios.
Segundo informações da prefeitura, o prédio original da Estação Bagé foi destruído por um incêndio em 1926, sendo por isso reconstruído e ampliado; já de acordo com o Relatório da VFRGS do ano de 1929, a antiga estação foi demolida para construção de uma nova.
Na década de 1970, o fluxo da ferrovia foi desviado da estação de Bagé para a estação secundária de Santa Teresa, motivo pelo qual foi construído novo prédio (em Santa Teresa - ver ficha).
Estações secundárias no município de Bagé: Brete de Bagé, Experimental, Industrial, José Otávio, Quebracho, Santa Teresa, Santo Antônio, São Domingos, São Martim.

FONTES CONSULTADAS:
DIAS, José Roberto de Souza. A Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguaiana e a Formação da Rede da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Uma Contribuição ao Estudo dos Transportes no Brasil Meridional 1866-1920. Tese de Doutarmento. USP.São Paulo: 1981.
FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
FRANCO, Sérgio da Costa. " Cem Anos ". In: Jornal Zero Hora. Porto Alegre. 01/12/1984.
LEMIESZEK, Cláudio Leitão. Bagé. Relatos de Sua História. Martins Livreiro. 1997.
Relatório da VFRGS. Ano de 1929.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Barão

ENDEREÇO: Rua da Estação - 1142/ Centro **MUNICÍPIO:** Barão

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Montenegro - Caxias do Sul

CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins des Fer au Brésil / Irmãos Corrêa e Legendre

DATA DE INAUGURAÇÃO: 01.12.1909

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO:

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

TIPOS: Casa do feitor



ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com características próprias.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

TIPOLOGIA VÃOS: Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Venezianas de madeira.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: No prédio da estação o piso de madeira (assoalho) foi substituído por laje de concreto, segundo informação da prefeitura; na antiga residência de ferroviário, denominada *casa do feitor* pela prefeitura, o telhado de *losangos de concreto* foi substituído por telhas de barro (o armazém do sítio ferroviário de Montenegro também possui este tipo de telhas). Volumetria e detalhes em massa nas fachadas semelhantes aos existentes nas duas casas de ferroviários do sítio ferroviário de Montenegro.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA / Termo de Permissão de Uso para a Prefeitura Municipal.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, Emater e Secretaria da Agricultura.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Em 1898, o Governo do Estado mandou abrir concorrência para o prolongamento da estrada de ferro Porto Alegre - Novo Hamburgo, com os objetivos de aumentar o tráfego e a renda daquela linha e dotar a região colonial de Caxias do Sul com uma via de transporte mais adequada ao seu crescente desenvolvimento. No ano seguinte, pelo Decreto Estadual nº 230, de 09 de março, foi concedido a Marcínio José de Matos, vencedor da concorrência, o privilégio para a construção do ramal de Novo Hamburgo a Caxias do Sul. Paralelamente a isto autorizava-se, no final do mesmo ano (1899), o prolongamento de Novo Hamburgo até Taquara, o que atenderia ao primeiro objetivo acima mencionado, ou seja, o de aumentar o tráfego da Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. Em 1904 o traçado do ramal para Caxias do Sul foi alterado, transferindo o ponto de partida de Novo Hamburgo para Montenegro, o que permitiria a abrangência de um maior número de localidades.

Com a ampliação dos contratos de arrendamento entre o Governo Federal e a Auxiliaire, em 1905, estabeleceu-se a incorporação dos ramais de concessão estadual, entre os quais o de Caxias do Sul. O governo estadual seria indenizado pelos gastos já efetuados com a construção até o momento da incorporação e a Cia. Auxiliaire ficaria responsável pela continuidade das obras.

A Estação Barão foi inaugurada em 1909 e com ela toda a primeira parte do ramal, até Carlos Barbosa, com as seguintes estações: Portão, Azevedo, Pareci (trecho entre a Estação Rio dos Sinos e Montenegro) Montenegro, Santos Reis, Vitória, Maratá, Esperança, Linha Bonita, São Salvador (Salvador do Sul), Barão e Carlos Barbosa.

Barão era nesta época distrito de Montenegro.

Insuficiência de dados sobre o município.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Ofício nº 032/2001, de 12/02/2001 da Prefeitura Municipal de Barão.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Belisário
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Panambi
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: 1ª estação: SOB - Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Bresilien
2ª estação: VFRGS

DATA DE INAUGURAÇÃO:
1ª est.: 31.05.1897
2ª est.: 1942

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Caixa d'água com estrutura de trilhos, sanitários



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com platibanda.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Platibanda e marquise. Estrutura metálica sustentando a cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: (x) BEIRAIS (x) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas cerâmicas francesas / telhas de fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Quatro
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro, algumas janelas com venezianas.
DETALHES: Platibanda de alvenaria em três lados (fachada oposta à plataforma e fachadas laterais) com motivo escalonado marcando a entrada principal. Marquise estreita de concreto sobre as portas na fachada principal, abaixo da platibanda.
OBSERVAÇÕES: Encontradas imagens da estação de Belisário no relatório da VFRGS de 1942, onde aparece a mesma caixa d'água ainda existente. O armazém que havia ao lado não existe mais e algumas aberturas do prédio foram alteradas. Outra estação semelhante é a de Guaçupi, no município de Júlio de Castilhos, de acordo com foto encontrada no relatório de 1937.
Possui pátio murado com pequeno bloco de sanitários.
Situa-se em área rural.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Uso residencial.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

As obras da estação e armazém novos de Belsário sáo referidas no Relatório da VFRGS do ano de 1942. As obras foram contratadas com o Engº Anito Zeno Petry e iniciaram em 26/07/1941, sendo entregues provisoriamente no final do mesmo ano.
Insuficiência de dados sobre a localidade.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Relatório da VFRGS. Ano de 1942.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Bossoroca

ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Bossoroca

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Dilermando de Aguiar - Santiago - Santo Ângelo

CONSTRUTOR: 1º Batalhão Ferroviário

DATA DE INAUGURAÇÃO: 01.06.1943

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:

TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com quatro águas.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria / estrutura de madeira na cobertura sobre a plataforma.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Quatro

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta e molduras em massa. Esquadrias de madeira.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Área = 132 m²; Número de patrimônio NBP 6206061 (segundo texto da Lei nº 1886).



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA / Concessionária ALL. Contrato de Comodato nº 32/GRCMA/01 entre a ALL (América Latina Logística do Brasil S/A) e o Município de Bossoroca, com a finalidade de desenvolver atividades relacionadas à área de cultura, educação e turismo. Lei nº 1888 - Prefeitura Municipal de Bossoroca - Isenta a RFFSA de imposto predial e territorial urbano relativo a imóveis que estejam arrendados à ALL. A compensação será feita pelo Contrato de Comodato. Lei nº 1886 - Prefeitura Municipal de Bossoroca - Autoriza o município a assinar contrato de comodato com a ALL e dá outras providências.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente uso residencial. Projeto de instalação de Associação Cultural, Museu Municipal, Centro de Artesanato e Secretaria do Turismo e Desenvolvimento Econômico.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Bossoroca faz parte do ramal que, partindo de Dilermando de Aguiar, faz a ligação com São Borja e Cerro Largo. A construção desse ramal foi autorizada pelo Governo Federal em 1911, sendo autorizado o contrato com os empreiteiros João Corrêa e Irmão e o Banco da Província do Rio Grande do Sul. O primeiro trecho deste ramal, até Jaguari, foi inaugurado em 1919. O restante das obras ficou paralisado até a década de 1930. Em 1935 inaugurou-se o trecho Jaguari a Curuçu; em 1936, o trecho Curuçu - Santiago; em 1943, o trecho Santiago - São Luiz Gonzaga, no qual incluem-se as estações de Carovi, Tupantuba, Charruas, Bossoroca, Rio Piratini, Ximbocu e São Luiz Gonzaga.
Na época da inauguração Bossoroca era distrito de São Luiz Gonzaga, tendo se emancipado em 1965.
Insuficiência de dados sobre o município.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Of. STDE 003/2002-02-06 – Secretaria Municipal de Turismo e Desenvolvimento Econômico - Prefeitura Municipal de Bossoroca.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Canela

ENDEREÇO: Av. Osvaldo Aranha **MUNICÍPIO:** Canela

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo / Canela

CONSTRUTOR: João Corrêa & Irmão e Augusto Carlos Legendre

DATA DE INAUGURAÇÃO: 13.10.1922

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1963

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

TIPOS: Abrigo para locomotivas e vagões (provavelmente não é original)



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira apoiadas em pilaretes de alvenaria para sustentação da cobertura sobre a plataforma.

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um + sótão

TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Múltiplas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro, sendo de guilhotina nas águas-furtadas. Molduras em massa.

DETALHES: Pequenas janelas em mansarda no telhado fortemente inclinado.

OBSERVAÇÕES: Existem detalhes em massa emoldurando as janelas, como também em panos de parede da fachada. É possível que aberturas ali existentes tenham sido fechadas, permanecendo só as molduras.
O anexo de madeira que abriga locomotiva e vagões provavelmente foi construído posteriormente à estação.
Situa-se em área ajardinada no centro urbano de Canela.



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Utilizado pela Fundação Cultural e Centro Cultural de Canela / Escritório de Informações Turísticas.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Pelo Decreto nº 262 de 18/12/1899, o Presidente do Estado concedeu a João Corrêa & Irmão e Augusto Carlos Legendre o diretiro *"à construção, uso e gozo de um Tramway a vapor entre Novo Hamburgo e a Villa de Taquara do Novo Mundo".*
O trecho Novo Hamburgo - Taquara foi inaugurado em 1903 sendo, em vista da ampliação do contrato de arrendamento em 1905, entregue à administração da Cia. Auxiliaire em 13/04/1907, que incumbe-se, então, do prolongamento até Canela. Nesta parte da ferrovia inseriram-se as estações de Igrejinha, Três Coroas, Sander, Agente Hallan, Maquinista Maura, Várzea Grande, Gramado e Canela.
As dificuldades para a construção deste trecho foram muito grandes devido à serra, que provocava uma variação de altitude de 29m em Taquara, para 827 em Gramado e 830 em Canela, numa extensão de apenas 48 km.
A fundação de Canela parece estar intimamente ligada às ferrovias, na medida em que é indicado, por pesquisadores locais, como fundador da cidade o construtor do ramal ferroviário, o Sr. João Corrêa Ferreira da Silva, da empresa João Corrêa & Irmãos.
Embora a Estação Canela tenha sido inaugurada em 1922, como as vizinhas Várzea Grande e Gramado, a linha regular de passageiros entre Porto Alegre e Canela só foi implementada em 1924.
Dois anos após a chegada do trem em Canela, em 1926, a localidade deixou de fazer parte do Distrito de Gramado, tornando-se sede do 6º Distrito de Taquara.
A extração de madeira parece ter sido uma das principais atividades econômicas a partir de 1910, o que foi bastante impulsionado pelo advento do transporte ferroviário na região. Na década de 1930 foi inaugurada a Fábrica de Celulose e Papel que parece ser até hoje a maior empresa da cidade.
Canela emancipou-se em 1944. Na década de 1950 terminou o ciclo da madeira e Canela voltou-se mais para a atividade turística.

FONTES CONSULTADAS:

BARROSO, Vera Lucia Maciel. Raízes de Gramado. Porto Alegre: EST. 2000. 2ª edição.
FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Capo - Erê
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Erechim
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: Compagnie Auxilaire des Chemins de Fer au Brésil

DATA DE INAUGURAÇÃO: 03.05.1910

DATA DE DESATIVAÇÃO:

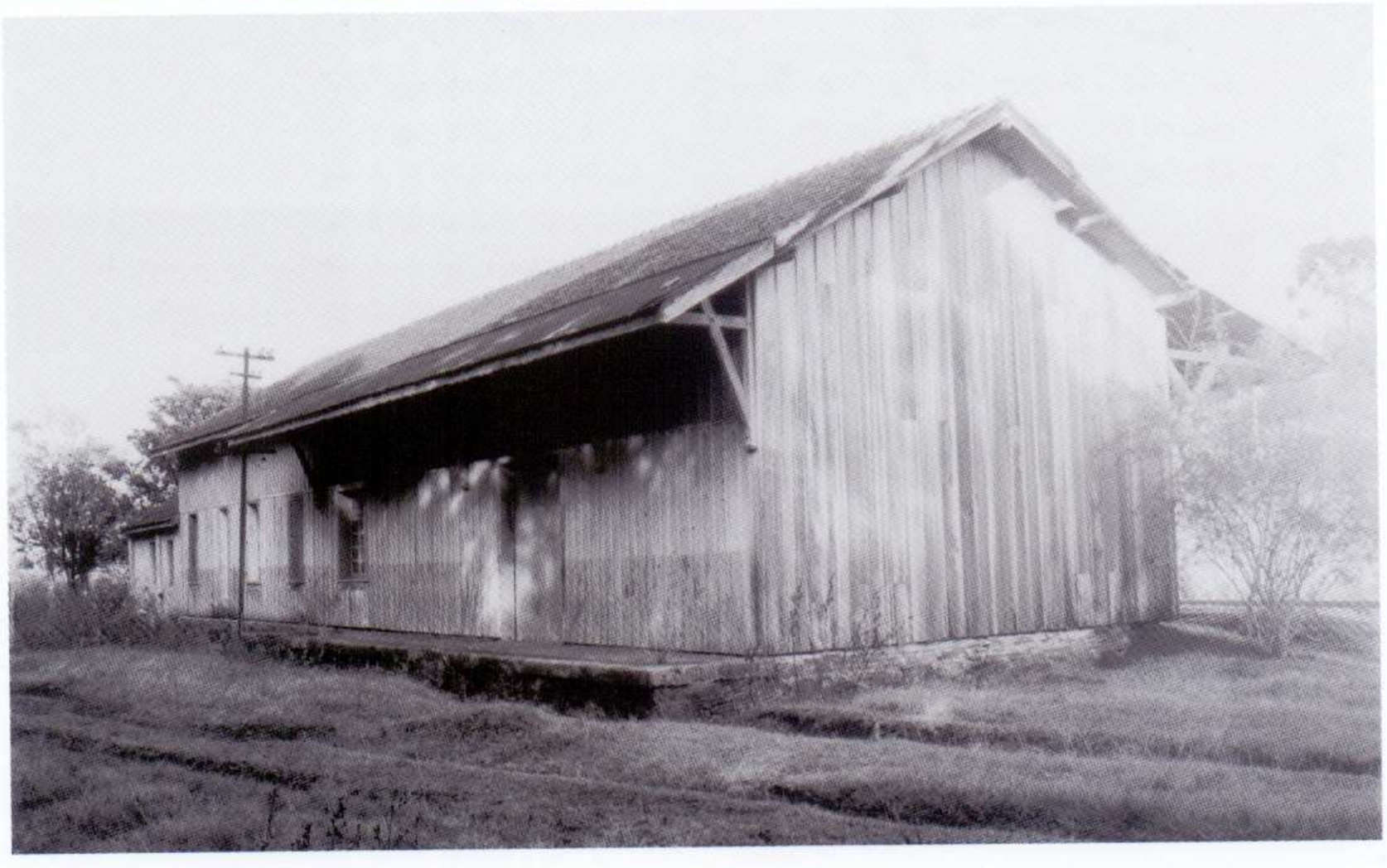


SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS:
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte em madeira com características próprias
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Paredes de madeira (tábuas / mata-junta). Mãos francesas de madeira para sustentação do prolongamento sobre a plataforma.
COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS
TELHAMENTO:
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta
DETALHES:
OBSERVAÇÕES:

Nº DE PAVIMENTOS: Um
Nº ÁGUAS: Duas



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento (x) Outros
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: abandonada

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O Decreto 10432, de 09/11/1889 do Governo Imperial concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo. A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa belga organizada para este fim. Esta transferiu parte de seus direitos para a Cia. Industrial das Estradas do Brasil, da qual Teixeira Soares era um dos diretores. Os direitos da Sud-Ouest ficaram, então, restritos ao trecho entre Santa Maria e Cruz Alta. Novamente, em 1893, houve uma renegociação em que a Cia. Industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Um ano depois, esta repassou para a Sud-Ouest o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos), além dos ramais. A empresa belga acabou ficando com a concessão de toda linha em território gaúcho. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho até Cruz Alta; em 1898 até Passo Fundo. Em 1907, pelo Decreto Federal nº 6673, as linhas férreas a construir e explorar entre Passo Fundo e o Rio Uruguai são incorporadas à Cia Auxiliaire, em virtude do contrato de arrendamento com ela firmado em 1905. Em 1909, o Decreto 7643 aprova os estudos definitivos e o orçamento do trecho final, no qual situa-se a Estação Capo - Erê, inaugurada em 1910 juntamente com as estações Sertão e Erebango. São do mesmo ano, mês de agosto: Erechim, Baliza e Gaurama; mês de outubro: Viadutos, Canavial e Marcelino Ramos. Na época todas pertencentes ao município de Passo Fundo.
Capo-Erê é uma estação secundária do município de Erechim (ver ficha).

FONTES CONSULTADAS:

CHIAPARINI, Enori. In: Diário de Manhã. 30/04/1988. Erechim.
FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Informações e dados fornecidos pelo Arquivo Histórico Municipal de Erechim.
MENEGATI, Altair José. In: a Voz da Serra. 5,6,9,12,13 e 15/02/2000. Erechim

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Catuípe
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Catuípe
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos / Ramal Cruz Alta - Santa Rosa
CONSTRUTOR: 2º Batalhão de Engenharia

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1921

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1976



SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Armazém e sanitários

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** C **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria.
COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um + sótão
TELHAMENTO: Telhas cerâmicas francesas e metálicas (zinco) sobre a plataforma **Nº ÁGUAS:** Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta no prédio da estação. Uma das portas ainda apresenta bandeira fixa de madeira com caixilhos de vidro. O armazém possui uma porta em posição central em cada uma das fachadas longitudinais, com verga em arco abatido.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Os prédios que fazem parte do sítio ferroviário situam-se longitudinalmente à linha férrea, com o bloco de sanitários entre a estação e o armazém. As esquadrias desapareceram e o conjunto está em ruínas.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Abandonada e depredada.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Catuípe faz parte do ramal que partindo de Cruz Alta, da Linha Santa Maria - Marcelino Ramos, estende-se até Santa Rosa. A construção desse ramal teve seus estudos aprovados pelo Decreto Federal Nº 1964, de 13/02/1895, sendo prevista uma extensão de 292 quilômetros, que foram sendo executados em pequenos trechos: Cruz Alta - Ijuí, em 1911; Ijuí- Catuípe em 1915; Catuípe - Santo Ângelo, em 1921, com as seguintes estações: Itaí, Catuípe, Maquinista Isaac e Santo Ângelo.

Município emancipado em 1961. Insuficiência de dados.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Cerrito
ENDEREÇO: Rua Miguel Irigon s/n **MUNICÍPIO:** Cerrito
LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé - Cacequi
CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du RGS e Southern Brazilian RGS Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.12.1884

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO:
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** C **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com cobertura em duas águas.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira sustentando o prolongamento da cobertura sobre a plataforma e estruturas metálicas na fachada da rua.
COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas de barro **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Janelas com verga reta e portas com verga em arco abatido. Esquadrias em madeira e caixilhos de vidro. Molduras em massa.
DETALHES: As mãos francesas de madeira da estrutura estão engastadas nas paredes, sobre pequenos consoles de alvenaria trabalhados com o mesmo motivo existente na estação de Pedro Osório.
OBSERVAÇÕES: Anexo longitudinal construído posteriormente (as esquadrias possuem características diferentes).



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA / Cedência à Prefeitura Municipal.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Creche Municipal Pinguinho de Gente / Câmara de Vereadores / já foi utilizada como sede da Secretaria Municipal de Educação e Cultura, Turismo e Desporto.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé já fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank Câmara com a denominação de "Tronco Sul". Sua construção foi autorizada pelo Decreto Federal 2397, de 10/09/1873, que mandava construir uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Porto Alegre – Uruguaiana). A concorrência para a construção da Rio Grande-Bagé foi vencida pelo empresário Higino Correa Durão que não cumpriu os prazos legais do contrato, o que fez com que a concessão fosse renegociada com Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor, que obtiveram os privilégios. Estes repassaram seus direitos para a Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul, que foi incorporada em março de 1881. Dois anos depois, o Decreto 8887, de 17/02/1883, autorizou a fusão da Compagnie Imperiale com a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited, que tornou-se então a cessionária desta estrada.
Em 02/12/1884 a Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé foi inaugurada e com ela as seguintes estações: Marítima, Rio Grande, Junção, Quinta, Povo Novo, Pelotas, Teodósio, Capão do Leão, Cerrito, Cruz, Basílio, Erval, Cerro Chato, Lajeado, Nascente, Pedras Altas, José Sartori, Biboca, Candiota, Seival, Hulha Negra, Quebracho, Santa Teresa e Bagé. O traçado desta estrada seguiu, em seu sentido geral, paralelamente às fronteiras com o Uruguai e cortou uma região que na época era uma das mais prósperas do Estado, com sua economia baseada na criação de gado, atividade bastante rentável. As cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé, interligadas pela ferrovia a partir de 1884, representavam o tripé econômico porto-charque-gado. Mesmo assim, esta estrada de ferro teve, nos primeiros anos, uma demanda bastante restrita, pois além da concorrência do transporte por carretas, grande parte dos estancieiros continuou por alguns anos transportando o gado a pé. Queixavam-se do custo elevado dos fretes cobrados pela Southern, que eram em média 60% mais caros que os cobrados pelos tropeiros, além da baixa qualidade dos serviços prestados. O contrabando de gado, muito intenso na região, era outro fator que inibia o desempenho positivo da ferrovia. Além disso a Revolução Federalista que desenrolou-se predominantemente nesta região, causou grandes prejuízos com a paralisação dos trens desta linha. De fato, nos primeiros anos, esta estrada passou por fases de baixos saldos e constantes déficits. Só a partir de 1902, quando houve uma baixa nos fretes, é que o gado passou a ser maciçamente transportado por trem. Nessa fase a estrada já apresentava melhores resultados financeiros, para o que em muito contribuiu também a inauguração do tráfego mútuo com a Estrada de Ferro Porto Alegre - Uruguaiana. Em 1905, a Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé foi encampada pelo governo federal e em seguida arrendada para a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, que teve neste ano seu contrato com o governo federal renovado e ampliado, o que inclusive concretizou a unificação da rede ferroviária no Rio Grande do Sul, sob a administração dessa companhia belga.
A construção da Estrada de Ferro Rio Grande – Bagé provocou o desenvolvimento dos dois povoados que formariam, anos depois, o município de Pedro Osório: Cerrito Novo ou Estação Cerrito e Maria Gomes ou Estação Piratini. Embora já houvesse, no final do século XIX, um acelerado processo de povoamento em ambas as margens do Rio Piratini, junto ao Passo de Maria Gomes, o advento da estrada de ferro acelerou tal processo. Até então a comunicação com centros e vilas mais desenvolvidos como Bagé, Pelotas e Rio Grande se dava através de carretas de boi, lanchões, barcas ou diligências. Estas últimas tinham linhas fixas semanais para Jaguarão, Piratini, Arroio Grande, Pelotas e Bagé. Eram empresas chamadas de "paquetes ", como a Piratinyense, João Inglês e Alexandre Nunes e, mesmo com a inauguração das ferrovias, elas continuaram ativas só que fazendo linhas de conexão com os trens nas diversas estações.
A estação hoje denominada Estação Cerrito foi construída e inaugurada junto com a Linha Rio Grande – Bagé, em 1884, na margem esquerda do Rio Piratini, razão pela qual foi denominada inicialmente de Estação Piratini. José Bernabe de Souza, "O Coronel Tututa", um dos mais ricos proprietários das redondezas, doou o terreno para a construção da estação. Logo após a sua inauguração, começaram a ser organizadas excursões ferroviárias às praias daquele rio que eram um atrativo para os moradores das cidades vizinhas. Desde então tornou-se comum a circulação de trens entre Rio Grande e a Estação Piratini nos meses de verão, o que provocou o aparecimento de inúmeras residências e estabelecimentos comerciais em ambas as margens do rio. Em frente à estação havia o Hotel Familiar, onde muitos veranistas, principalmente de Pelotas, hospedavam-se.Com o crescimento da vila, chamada de Estação Cerrito ou Cerrito Novo, sentiu-se a necessidade de uma estação ferroviária maior, que de fato foi construída em 1887 no povoado Maria Gomes, na margem direita do rio, que é hoje a Estação Pedro Osório. Pelo que indicam as fontes consultadas, foi a partir de 1887 que a primeira estação passou a chamar-se Estação Cerrito, ficando a nova como Estação Piratini ou Maria Gomes.
As várias mudanças na divisão territorial dos municípios da região fizeram com que a localidade de Estação Cerrito passasse por várias tutelas. A partir de 1938, passa a ser o 3º distrito de Canguçu. Em 1959 é criado o município de Pedro Osório, compreendendo as vilas Olimpo e Cerrito. Em 1995 Cerrito emancipa-se de Pedro Osório.
Em 1997, o prédio da Estação Cerrito foi cedido à Prefeitura, passando por reformas em seu interior, com a conservação da estrutura do prédio.

FONTES CONSULTADAS:

CALDAS, Pedro. Pedro Osório, Sim Senhor! Retrato de Um Município Gaúcho. Pelotas: Satya. 1990.
Emancipação do Cerrito – UFPel/ Associação Educacional Pedrosoriense/ Extensão Pedro Osório – Curso de História. Set. 1999.
FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Of. nº 057/SMEC/ 2000 da Prefeitura Municipal, em 19/06/2000.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Curuçu
ENDEREÇO: Rodovia Vicinal BR-287 **MUNICÍPIO:** Santiago
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Dilermando de Aguiar - Santiago
CONSTRUTOR: VFRGS / 1º Batalhão Ferroviário

DATA DE INAUGURAÇÃO: 11.06.1935

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com cobertura em duas águas e características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: ( ) **BEIRAIS** (x) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Duas + duas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Três portas de madeira com duas folhas, caixilhos de vidro e bandeira fixa na fachada da plataforma. Duas portas maiores com duas folhas de madeira.
DETALHES:
OBSERVAÇÕES: Algumas janelas foram fechadas com tampões de madeira.
Pequeno anexo posterior dando ao prédio a forma de T.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:
Estação secundária do município de Santiago (ver ficha).

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Desvio Rizzo
ENDEREÇO: Rua Crist. Ramos de Oliveira esq. Arcângelo **MUNICÍPIO:** Caxias do Sul
Bairro Desvio Rizzo
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Montenegro - Caxias do Sul
CONSTRUTOR: VFRGS

DATA DE INAUGURAÇÃO: 10.08.1938

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1970

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria
COBERTURA: **(x) BEIRAIS** **( ) PLATIBANDA** **( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Quatro
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta, molduras em massa. Esquadrias de madeira.
DETALHES:
OBSERVAÇÕES: Está em ruínas (o telhado desabou).



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: abandonada

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Na década de 1930, Desvio Rizzo era 1º distrito de Caxias do Sul e passava por um período de impulso econômico com a instalação da Empresa Rizzo.
A estação ferroviária foi então construída para servir aquela empresa.
Atualmente a localidade está incorporada ao perímetro urbano de Caxias do Sul, como Bairro Desvio Rizzo.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Correspondência do Depto. de Memória e Patrimônio Cultural de Caxias do Sul. 18/07/2000.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Erebango
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Erebango
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil

DATA DE INAUGURAÇÃO: 03.05.1910

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** B **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte em madeira com cobertura em duas águas.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Paredes de madeira (tábuas / mata-junta) e alvenaria. Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma.

COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois
TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. Venezianas em algumas janelas. Janelas basculantes nos trechos em alvenaria, fora do padrão original.

DETALHES: Estrutura de madeira da cobertura externa seguindo o mesmo padrão das demais estações de alvenaria neste trecho da linha.

OBSERVAÇÕES: Dois anexos em alvenaria (sanitários e outro) com janelas basculantes.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL - Comodato com Prefeitura Municipal.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: (x) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: (x) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO: Lei Municipal nº 752, de 22/03/2000.
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Projeto de utilização para atividades culturais.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O Decreto 10432, de 09/11/1889, do Governo Imperial concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo. A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa belga organizada para este fim. Esta transferiu parte de seus direitos para a Cia. Industrial das Estradas do Brasil, da qual Teixeira Soares era um dos diretores. Os direitos da Sud-Ouest ficaram, então, restritos ao trecho entre Santa Maria a Cruz Alta. Novamente, em 1893, houve uma renegociação em que a Cia. Industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Um ano depois, esta repassou para a Sud-Ouest o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos), além dos ramais. A empresa belga acabou ficando com a concessão de toda linha em território gaúcho. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho até Cruz Alta; em 1898 até Passo Fundo. Em 1907, pelo Decreto Federal nº 6673, as linhas férreas a construir e explorar entre Passo Fundo e o Rio Uruguai são incorporadas à Cia Auxiliaire, em virtude do contrato de arrendamento com ela firmado em 1905. Em 1909, o Decreto 7643 aprova os estudos definitivos e o orçamento do trecho final, no qual situa-se a Estação Erebango, inaugurada em 1910 juntamente com as estações Getúlio Vargas, Sertão e Capo-Erê. São do mesmo ano, mês de agosto: Erechim, Baliza e Gaurama; mês de outubro: Viadutos, Canavial e Marcelino Ramos.
Município criado em 1988. Insuficiência de dados.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Ferreira
ENDEREÇO: Passo D´Areia – Distrito de Ferreira **MUNICÍPIO:** Cachoeira do Sul
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana
CONSTRUTOR: Empreiteiros Cristiano Ottoni, Herculano Ferreira e Caetano Furquim de Almeida

DATA DE INAUGURAÇÃO: 13.10.1885

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: A - Mantido **COBERTURA:** B - Parcialmente Alterado **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:** C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte. Prédio assobradado com anexo térreo (depósito).
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura de zinco sobre a plataforma sustentada por estruturas de ferro.
COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas francesas (sobrado) e zinco (depósito e plataforma) **Nº ÁGUAS:** Quatro (sobrado) e duas (depósito)
TIPOLOGIA VÃOS: Verga em arco pleno no piso superior e em arco abatido no térreo. Verga reta no depósito. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa no piso superior. Detalhes em massa.
DETALHES: Ornamentos em massa com motivo geométrico nos peitoris das janelas do piso superior.
OBSERVAÇÕES: Não foram encontrados outros prédios com as mesmas características formais. No aspecto funcional provavelmente seguia o mesmo modelo das demais estações com serviços administrativos no térreo e residência do agente no pavimento superior.
De acordo com o inventário do SPHAN, o depósito sofreu substituição de esquadrias e compartimentação interna, sendo cedido a um clube de futebol.



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** (x) **Outros:** Inventário SPHAN
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Unidade Sanitária da Secretaria Municipal de Saúde e Meio Ambiente

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação de Ferreira faz parte da linha Porto Alegre - Uruguaiana, cuja construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro comunicando o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo Decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado. O percurso até Porto Alegre era completado por transporte fluvial pelo rio Jacuí, numa extensão de aproximadamente 60 quilômetros. Em 1883 foi inaugurado o primeiro trecho da linha, sendo que o segundo trecho, de Cachoeira até Santa Maria, foi inaugurado em 1885, com as seguintes estações: Ferreira, Jacuí, Estiva, Arroio do Só, Camobi, Otavio Lima e Santa Maria.
A Estação Ferreira é uma secundária do município de Cachoeira do Sul, situando-se, como o próprio nome indica, na localidade de Ferreira. Segundo informações do Museu Municipal de Cachoeira do Sul, em 1907 teria sido instalado um engenho de arroz próximo à estação.
Em 1989 a Estação de Ferreira foi incluída em inventário do patrimônio cultural de Cachoeira do Sul, realizado pelo SPHAN. Sua importância como patrimônio cultural provavelmente tenha crescido com a demolição da antiga estação principal. Seu prédio foi restaurado em 1992 para instalação da Unidade Sanitária 12, da Secretaria Municipal de Saúde e Meio Ambiente.

Outras estações secundárias em Cachoeira do Sul: Aimoré Drumond, Ildefonso Fontoura e Pertile.
A estação principal de Cachoeira foi inaugurada em 1883, tendo sido desativada em 1973, quando foi construída nova estação no Bairro Oliveira, distante do centro. Em 1975 esta estação (a principal) foi demolida e o local foi transformado na Praça Honorato de Souza Santos. Em 1996 foi desativado o transporte de passageiros e com ele também a nova estação.

FONTES CONSULTADAS:

Banco de Dados do Museu Municipal de Cachoeira do Sul.
FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Inventário do Patrimônio Cultural do Rio Grande do Sul - SPHAN PRÓ-MEMÓRIA 10ª DR - 26/06/1989.
SCHUCH, Angela Shumacher e RITZEL, Mirian R. Machado. Cachoeira do Sul: Princesa do Jacuí. Porto Alegre: Martins Livreiro. 1997.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de General Câmara
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** General Câmara
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana
CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil

DATA DE INAUGURAÇÃO: 20.01.1911

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1980

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria
COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas de barro tipo capa-e-canal (prédio principal) **Nº ÁGUAS:** Duas
Telhas de zinco (sobre plataforma); telhas francesas (anexos)
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.
DETALHES:
OBSERVAÇÕES: Pelo projeto de ampliação de novembro de 1928 (VFRGS) existente nos arquivos da RFFSA, intitulado *Projecto de Augmento no Edifício da Estação de Ligação*, o prédio térreo era composto de um grande armazém, da estação propriamente dita (sala de espera, sala do agente, telégrafo) e de espaços relativos à residência do agente (sala, quarto, sala de jantar e cozinha),que seriam o objeto da ampliação. O *Projeto de Instalação Sanitária em General Câmara,* com data de 5.7.1948, detalha os sanitários masculino e feminino a serem construídos no prédio junto à plataforma de embarque. Existe anexo na lateral, correspondente aos sanitários projetados, porém com outra configuração.Já aparece como existente o W.C. ligado ao setor residencial, que não constava na planta de 1928. O projeto mostra vãos com verga em arco abatido, mas as aberturas atualmente possuem verga reta. A porta do armazém foi alterada, sendo abertas pequenas janelas fora do padrão original. Há uma pequena edificação afastada do prédio principal.



PROPRIETÁRIO ATUAL: Prefeitura Municipal de General Câmara.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** (x) **Outros:** Inventário SPHAN
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Utilizada pela Brigada Militar e Polícia Civil.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação General Câmara localiza-se na linha Porto Alegre - Uruguaiana, cuja construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo Decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado. O percurso até Porto Alegre era completado por transporte fluvial pelo rio Jacuí, numa extensão de aproximadamente 60 quilômetros. A Estação General Câmara foi construída quando completou-se a ligação ferroviária até Porto Alegre, através da margem do Taquari, passando por Barreto - Montenegro - Neustadt, fazendo ali conexão com a linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. O Decreto 5819, de 26/12/1905, aprovou os estudos e orçamentos para a construção dos primeiros 25 quilômetros desse ramal. O trecho Rio dos Sinos- Montenegro foi inaugurado em 02/07/1909; de Montenegro - Barreto, em 10/05/1910 e o de Barreto a Margem do Taquari em 20/01/1911. Com a conclusão deste trecho completou-se a extensão ferroviária de Porto Alegre a Uruguaiana, 34 anos depois do seu início, daí a estação General Câmara ter sido denominada inicialmente de Ligação. Em 1937 entrou em funcionamento a variante Barreto - Diretor Pestana, que encurtou a viagem em 50 quilômetros. Esta variante foi contratada pelo Governo do Estado com a Empresa Construtora Gruen & Bilfinger Ltda, que assinou contrato e iniciou as obras em 1933, entregando-as definitivamente em 1938.

Em 1885 foram montadas oficinas na margem do Taquari para atender à Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana ali permanecendo até 1902, quando foram transferidas para Santa Maria. Em 1939 os edifícios que haviam abrigado as oficinas foram utilizados para a instalação do Arsenal de Guerra do Rio Grande do Sul que fôra transferido de Porto Alegre para o distrito da Margem do Taquari. Esse fato dinamizou muito a vida no distrito e parece ter sido determinante para a mudança da sede municipal de Santo Amaro para ali. Logo em seguida o município mudou o nome para General Câmara.

As oficinas do Arsenal de Guerra continuam até os dias atuais funcionando no pavilhão que pertenceu à rede ferroviária e em torno do qual construiu-se uma série de outros equipamentos e residências para militares, muitos dos quais estão arrolados no Inventário do SPHAN.

A Estação Ferroviária foi construída a aproximadamente 1km de distância das referidas oficinas.

Outras estações no município: Monte Alegre e Pagador Martel (ambas inventariadas pelo IPHAN) e Santo Amaro (ver ficha).

FONTES CONSULTADAS:

AMARAL, Átilla do. O Transporte Ferroviário no Rio Grande do Sul. 1974 (cópia xerox)

FILHO, Ronaldo da Cruz Reichel. Santo Amaro do Sul. Patrimônio Histórico.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Fundação de Economia e Estatística. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul – Censos do RS 1803 – 1950. Porto Alegre. 1981.

Inventário do Patrimônio Cultural de General Câmara. SPHAN. Pró-Memória. 10ª DRs/data.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação Getúlio Vargas
ENDEREÇO: Av. Lido Togliari s/nº - Centro **MUNICÍPIO:** Estação
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: Cia. Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil

DATA DE INAUGURAÇÃO: 03.05.1910

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Galpões de madeira precários



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: A - Mantido **COBERTURA:** B - Parcialmente Alterado **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:** C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte em madeira com cobertura em duas águas
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Paredes de madeira (tábuas / mata-junta) e alvenaria. Mãos francesas de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas de fibrocimento e metálicas **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa.
DETALHES: Estrutura de madeira da cobertura externa com o mesmo padrão das demais estações de alvenaria neste trecho da linha.
OBSERVAÇÕES: Existem dois pequenos anexos de alvenaria em uma das fachadas laterais do prédio (um deles ligado ao prédio da estação e o outro separado deste por um pequeno corredor aberto, com duas portas abrindo para a plataforma).
O prédio constitui-se de armazém, sala de espera e da antiga residência do agente.
Estrutura de trilhos no pátio, próxima aos anexos (provavelmente para sustentação da caixa d'água).
Área construída do armazém e sala de espera = 244,50 m²



PROPRIETÁRIO ATUAL: América Latina Logística - ALL / Contrato de Locação nº 0030/DPATP/97 de parte do prédio com a Prefeitura Municipal de Estação, firmado em 01/12/1997 com prazo de três anos.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Residência / depósito de materiais / atividades sociais e culturais.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O Decreto 10432, de 09/11/1889, do Governo Imperial concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo. A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa belga organizada para este fim. Esta transferiu parte de seus direitos para a Cia. Industrial das Estradas do Brasil, da qual Teixeira Soares era um dos diretores. Os direitos da Sud-Ouest ficaram, então, restritos ao trecho entre Santa Maria a Cruz Alta. Novamente, em 1893, houve uma renegociação em que a Cia. Industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Um ano depois, esta repassou para a Sud-Ouest o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos), além dos ramais. A empresa belga acabou ficando com a concessão de toda linha em território gaúcho. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho até Cruz Alta; em 1898 até Passo Fundo. Em 1907, pelo Decreto Federal nº 6673, as linhas férreas a construir e explorar entre Passo Fundo e o Rio Uruguai são incorporadas à Cia Auxiliaire, em virtude do contrato de arrendamento com ela firmado em 1905. Em 1909, o Decreto 7643 aprova os estudos definitivos e o orçamento do trecho final, no qual situa-se a Estação Getúlio Vargas, inaugurada em 1910 juntamente com as estações Sertão, Erebango e Capo-Erê. São do mesmo ano, mês de agosto : Erechim, Baliza e Gaurama; mês de outubro: Viadutos, Canavial e Marcelino Ramos.

A estação ferroviária foi inaugurada com o nome de Erechim pois o atual município de Estação fazia parte da colônia Erechim, que fora criada em 1908, nos limites do município de Passo Fundo. Este foi aos poucos fragmentando-se: em 1918 foi criado o município de Erechim, do qual, por sua vez, desmembrou-se, em 1934, o município de Getúlio Vargas. Daí a mudança do nome da estação, que ficava a 5 quilômetros de distância da sede do novo município, para estação Getúlio Vargas. Quando este desmembrou-se, a estação ferroviária ficou na área do município criado em 1988, que por isso recebeu a denominação de Estação. Tal fato parece indicar a importância da estação ferroviária como referencial urbano.

FONTES CONSULTADAS:

Aspectos Sócio-Econômicos dos Municípios do Rio Grande do Sul – 1991/1992. Secretaria do Desenvolvimento Econômico e Social do Rio Grande do Sul.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Fundação de Economia e Estatística. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul – Censos do RS 1803 – 1950. Porto Alegre. 1981.

Of. nº 44/2000 - SMECD - Prefeitura Municipal de Estação - 31/05/2000.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Giruá
ENDEREÇO: Centro **MUNICÍPIO:** Giruá
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos / Ramal Cruz Alta - Santa Rosa
CONSTRUTOR: 1º Batalhão Ferroviário

DATA DE INAUGURAÇÃO: 01.11.1928

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1980



SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Armazém, casa de funcionários e antigo escritório

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA:
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA:
COBERTURA: ( ) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:**
TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:**
TIPOLOGIA VÃOS:
DETALHES:
OBSERVAÇÕES: O prédio fotografado apresenta características arquitetônicas que fogem de todas as tipologias e partidos arquitetônicos observados nas demais estações. Provavelmente seja uma segunda estação, pois apresenta técnicas construtivas e materiais mais recentes.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA – Concessionária ALL. Convênio nº 083/99, de 14/10/1999, entre RFFSA e Prefeitura de Giruá para recuperação do carro de passageiros (vagão) nº de patrimônio SC 928401-ON.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**

TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**

LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Estação desativada. Projeto de transformar o antigo escritório em museu ferroviário e restauração do vagão de passageiros.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação de Giruá faz parte do ramal que parte de Cruz Alta, na Linha Santa Maria - Marcelino Ramos. A construção desse ramal teve seus estudos aprovados pelo Decreto Federal Nº 1964, de 13/02/1895, sendo prevista uma extensão de 292 quilômetros, que foram sendo executados em pequenos trechos: Cruz Alta - Ijuí, em 1911; Ijuí - Catuípe em 1915; Catuípe - Santo Ângelo, em 1921; Santo Ângelo - Giruá, em 1928.
Na época da inauguração da ferrovia, Giruá pertencia ao município de Santo Ângelo. Sua emancipação ocorreu em 1955.
Informações insuficientes.
Estação secundária no município: Cândido Freire.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Informações da Secretaria de Desenvolvimento Econômico - Prefeitura Municipal de Giruá. S/data (2001).

Fundação de Economia e Estatística. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul – Censos do RS 1803 – 1950. Porto Alegre. 1981.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Guarani das Missões
ENDEREÇO: Rua Comandaí, nº 1044 - Centro **MUNICÍPIO:** Guarani das Missões
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Dilermando de Aguiar - Santiago - Santo Angelo
CONSTRUTOR: sem informações

DATA DE INAUGURAÇÃO: sem informações

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Marquise de concreto abaixo do telhado, sobre a plataforma e sobre a porta da fachada oposta.
COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas cerâmicas francesas **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Duas portas com duas folhas de madeira e bandeira fixa em caixilho de vidro, uma na fachada da plataforma e outra na fachada oposta. Janelas basculantes metálicas.
DETALHES:
OBSERVAÇÕES:



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Abandonada/parcialmente utilizada como depósito de materiais de construção.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A estação de Guarani das Missões foi construída depois de 1959. Mesmo assim foi incluída no inventário, pois o trecho em que se situa completou a ligação entre ramais já existentes na região noroeste do Estado. Ao interligar-se aos municípios de Cerro Largo e Santo Ângelo, estabeleceu-se a conexão entre o ramal que se estendia de Dilermando de Aguiar até Cerro Largo e o ramal Cruz Alta-Santa Rosa.
Insuficiência de dados sobre o município.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Ijuí
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Ijuí
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos / Ramal Cruz Alta - Santa Rosa
CONSTRUTOR: 2º Batalhão de Engenharia

DATA DE INAUGURAÇÃO: 23.03.1911

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de madeira sustentando a plataforma.
COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telha cerâmica tipo francesa no prédio e Telhas onduladas sobre a plataforma **Nº ÁGUAS:** Duas no corpo central e três nas duas alas laterais.
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro, bandeira fixa no corpo central do prédio. Pequenas janelas basculantes em um dos corpos laterais. Molduras em massa.
DETALHES: Pilastras lisas, cunhais com rusticação.
OBSERVAÇÕES:



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O ramal de Cruz Alta a Ijuí teve seus estudos aprovados em 1895, pelo Decreto Federal 1964. Novamente, em 1908, o Decreto 7032 aprovou os estudos definitivos e orçamento do trecho entre Cruz Alta e a Colônia de Ijuí, numa extensão de 49 km, realizados pelo 2º Batalhão de Engenharia.
A Colônia Ijuí foi fundada em 1890, por iniciativa do Governo Estadual, para ocupar as últimas áreas disponíveis no Rio Grande do Sul. Eram para ali direcionados imigrantes recém chegados de vários locais da Europa. A abertura da ferrovia acelerou a venda da produção agrícola. Em 1912, Ijuí emancipou-se de Cruz Alta, consolidando-se, na década de 1920, como pólo comercial irradiador da colonização do Planalto e do Alto Uruguai. Sua população em 1920 era de aproximadamente 28.300 habitantes.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

MARQUES, Mario Osorio. História Visual da Formação de Ijuí. Rio Grande do Sul/ Mario Osório Marques e Lourdes Carvalho Grzybowski. Ijuí. UNIJUÍ. Ed. 1990.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Jacuí
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Restinga Seca
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana
CONSTRUTOR: Concessionários Cristiano Benedito Ottoni, Herculano Veloso Ferreira e Caetano Furquim de Almeida

DATA DE INAUGURAÇÃO: 13.10.1885

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1980

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Telhado de duas águas prolongando-se sobre a plataforma.
COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Aberturas com vergas em arco abatido. Esquadrias em madeira com caixilhos de vidro e bandeira. Venezianas. Molduras em massa.
DETALHES: Cunhais e pilastras lisas em massa.
OBSERVAÇÕES: Pequeno acréscimo de alvenaria com caixa d'água aparente.



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Estação secundária do município de Restinga Seca (ver ficha).
Insuficiência de dados sobre a localidade.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Júlio de Castilhos
ENDEREÇO: Rua Camilo Melo s/n **MUNICÍPIO:** Júlio de Castilhos
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: SOB - Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien

DATA DE INAUGURAÇÃO: 20.11.1894

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim (em atividade - trens de carga ALL)
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: A - Mantido **COBERTURA:** B - Parcialmente Alterado **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:** C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com cobertura em duas águas.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma, que possui fechamentos laterais em madeira.

COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas cerâmicas no prédio e de zinco na cobertura da plataforma **Nº ÁGUAS:** Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com bandeira e molduras em massa lisas enquadrando os vãos.

DETALHES:

OBSERVAÇÕES: Silos da CESA junto à linha, próximo à estação, para abastecimento direto de containers nos vagões de carga.

A estação situa-se no alinhamento da rua, em área despovoada na periferia da cidade.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA/ Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Desativada; parte dela usada para depósito pela ALL.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O Decreto 10432, de 09/11/1889, do Governo Imperial concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo. A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa belga organizada para este fim. Esta transferiu parte de seus direitos para a Cia. Industrial das Estradas do Brasil, da qual Teixiera Soares era um dos diretores. Os direitos da Sud-Ouest ficaram, então, restritos ao trecho entre Santa Maria e Cruz Alta. Novamente, em 1893, houve uma renegociação em que a Cia. Industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Um ano depois, esta repassou para a Sud-Ouest o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos), além dos ramais. A empresa belga acabou ficando com a concessão de toda linha em território gaúcho. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho, no qual localiza-se a Estação Júlio de Castilhos, na época Vila Rica, que foi a denominação do município até 1904.

O município de Vila Rica foi criado em 14 de julho de 1891, tendo se emancipado do município de São Martinho. A chegada da ferrovia e inauguração da estação aconteceu durante a administração de Lourenço Ribas que foi o 2º intendente provisório do município de Vila Rica entre 23/03/1893 e 26/11/1896. Nesse mesmo período foram reiniciadas as obras da primeira Igreja Matriz, foi construída a Casa de Detenção, e foram dadas as primeiras denominações oficiais de ruas. No mesmo ano em que inaugurava-se a estação (1894) figuravam quatro ruas principais, cinco ruas transversais e três praças. Dentre as quatro ruas principais, estava a rua por onde passavam os trilhos da ferrovia.

Em 1901 o município de São Martinho é extinto e anexado a Vila Rica. A sua decadência estaria ligada, entre outros fatores, à abertura de estradas e principalmente da ferrovia que desviou o tráfego da região que, até por volta de 1880, passava pela "Picada de São Martinho". Em 1880, foi aberta a Estrada do Pinhal que encurtou em cerca de 40 km o caminho de Cruz Alta a Santa Maria. A ferrovia, inaugurada em 1894, isolou ainda mais São Martinho e desenvolveu Vila Rica.

Estações secundárias no município: Abacatu, Guaçupi, São João, Taquarembó e Val da Serra.

FONTES CONSULTADAS:

COSTA, Firmino. Terra de Vila Rica: Contribuição ao Estudo da História do Município de Júlio de Castilhos. Prefeitura Municipal de Júlio de Castilhos, 1991.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Ofício nº 002/2001, de 13/03/2001. Prefeitura Municipal de Júlio de Castilhos. Secretaria de Educação e Cultura.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Maçambará
ENDEREÇO: Rua Norberto Acosta nº 307 **MUNICÍPIO:** Maçambará
LINHA/RAMAL: Linha Barra do Quaraí - Itaqui - São Borja
CONSTRUTOR: BGS - Brazil Great Southern Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 10.02.1913

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria de pedras aparentes.
COBERTURA: **(x) BEIRAIS** **( ) PLATIBANDA** **( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas metálicas **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro. Janelas basculantes em uma das fachadas laterais. Molduras de pedra regular.
DETALHES: Cunhais e molduras em pedra regular.
OBSERVAÇÕES: A cobertura provavelmente não é original. Não possuímos imagens anteriores da estação para estabelecer se houve alterações no prédio.



PROPRIETÁRIO ATUAL: Estação desapropriada pelo município (de acordo com informação da RFFSA).

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTORICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Município emancipado de Itaqui (ver ficha) em 1995. Sem dados.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Mata

ENDEREÇO: Rua do Comércio **MUNICÍPIO:** Mata

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana/ Ramal Dilermando de Aguiar - Santiago

CONSTRUTOR: 1° Batalhão Ferroviário

DATA DE INAUGURAÇÃO: 13.05.1919

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Sim

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim

TIPOS: Armazém



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular

VOLUMETRIA: A - Mantido **COBERTURA:** B - Parcialmente Alterado **VÃOS:** C - Totalmente Alterado **REVESTIMENTOS:**

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com características próprias.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Mãos francesas de madeira na sustentação da cobertura externa.

COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas francesas na estação e metálicas no depósito **Nº ÁGUAS:** Uma

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Três portas na fachada da plataforma com duas folhas de madeira, caixilhos de vidro e bandeira fixa. Janelas da fachada lateral no mesmo padrão.

DETALHES: Cunhais e pilastras salientes no prédio da estação.

OBSERVAÇÕES: O prédio do depósito é ligado ao prédio da estação.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação de Mata faz parte do ramal que, partindo de Dilermando de Aguiar, faz a ligação com São Borja e Cerro Largo.
Pelo Decreto nº 8559 de 15/02/1911, o Governo Federal autorizou o contrato com os empreiteiros João Corrêa e Irmão e o Banco da Província do Rio Grande do Sul para execução de estudos e construção de um ramal ferroviário que fizesse a ligação de São Pedro (hoje Dilermando de Aguiar) com São Luiz Gonzaga e São Borja. O 3º Batalhão de Engenheiros do Exército já havia realizado estudos do trecho até Jaguari, que foi inaugurado em 13/05/1919 com as seguintes estações: São Pedro do Sul, Clara, Mata, Taquarixim e Jaguari. Na época Mata pertencia ao município de São Vicente, aparecendo como distrito a partir de 1940. Segundo folder do município "Mata é filho da ferrovia, pois os construtores da referida rede ferroviária assim batizaram a localidade por volta de 1912, ano de início de sua construção." Na década de 1920, a localidade recebeu imigrantes italianos. Emancipação em 1964.
Estação secundária: Clara.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
Fundação de Economia e Estatística. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul – Censos do RS 1803 – 1950. Porto Alegre. 1981.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Parobé

ENDEREÇO: Praça 1º de Maio **MUNICÍPIO:** Parobé

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo / Canela

CONSTRUTOR: João Corrêa & Irmãos

DATA DE INAUGURAÇÃO: 15.08.1903

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1963 (quando o ramal foi desativado)

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com características próprias.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria.

COBERTURA: ( ) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas de fibrocimento (estado atual) **Nº ÁGUAS:** Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro (originais) e janelas basculantes metálicas de guilhotina (novas).

DETALHES: De acordo com fotos antigas, possuía lambrequins de madeira nos beirais.

OBSERVAÇÕES: Foi bastante descaracterizada no decorrer dos anos, com acréscimos na parte posterior e na cobertura sobre a plataforma.

O prédio está localizado na praça principal da cidade.



PROPRIETÁRIO ATUAL: Prefeitura Municipal de Parobé. Na década de 1970 a Prefeitura de Taquara comprou o prédio da RFFSA, o qual com a emancipação passou a pertencer a Parobé.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente está desocupado. Já abrigou pré-escola, câmara de vereadores e a biblioteca municipal. Há projeto para restaurar o prédio e usá-lo como Museu Municipal.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Pelo Decreto nº 262, de 18/12/1889, o Presidente do Estado concedeu a João Corrêa & Irmão e Augusto Carlos Legendre o direito "à construção, uso e gozo de um Tramway a vapor entre Novo Hamburgo e a Villa de Taquara do Novo Mundo". A estação Parobé integra a primeira parte deste ramal que faria a ligação Novo Hamburgo - Taquara - Canela, inaugurada em 1903 (até Taquara), onde construíram-se as estações Hamburgo Velho, Campo Bom, Quatro Colônias, Sapiranga, Amaral Ribeiro, Araricá, Campo Vicente, Parobé e Taquara.

A Estação Parobé foi construída em terrenos da propriedade de João Mosmann, que havia sido desmembrada da Fazenda Pires. A atual área urbana do município de Parobé ocupa parte das terras que formavam as Fazendas Pires e Fay. A Estação foi construída em uma elevação rodeada e terrenos muito úmidos e que formavam um grande vazio. A casa mais próxima, de João Mosmann, era a uma distância de aproximadamente 500 metros. Havia outras casas bem mais afastadas que iam sendo construídas pelos descendentes dos antigos donos das grandes fazendas. Na época, o local mais povoado ficava próximo ao Arroio Funil e teria sido este o local escolhido para a construção da estação ferroviária. Porém não foi possível conseguir terreno ali e a estação acabou sendo construída numa zona menos densa, mas que acabou tornando-se um centro de povoamento mais intenso. Logo após a sua inauguração, em 1903, um dos próprios construtores, Germano Corrêa, adquiriu um terreno próximo à estação, onde ergueu um sobrado e instalou um pequeno hotel, venda e confeitaria. Sua iniciativa foi seguida por outras, o que ocasionou o surgimento de uma série de novas construções em torno do quadro da estação. Nessa área configurava-se também o traçado de duas ruas: a rua Dr. Legendre, defronte à estação; e a rua João Mosmann, atrás da estação. Algumas casa alinhavam-se aos trilhos da estrada de ferro originando outras ruas. Desenhava-se, desta forma, o perfil urbano do povoado que em 1908 foi reconhecido como distrito de Taquara. O nome Parobé foi escolhido em homenagem ao Secretário de Obras Públicas do Estado na época da construção da ferrovia e inicialmente denominava somente a estação, mas aos poucos foi identificando o povoado que acabou adotando o mesmo nome, o que é um indício da importância e da influência da referida estação para o seu surgimento e desenvolvimento.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

MOSMANN, Lígia. Uma Fazenda, Um Sobrado, A Estação...Parobé, Uma História a Ser Contada. Prefeitura Municipal de Parobé. 1999.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Passo Fundo
ENDEREÇO: Av. Sete de Setembro **MUNICÍPIO:** Passo Fundo
LINHA/RAMAL: Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: SOB - Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien

DATA DE INAUGURAÇÃO: 31.01.1898

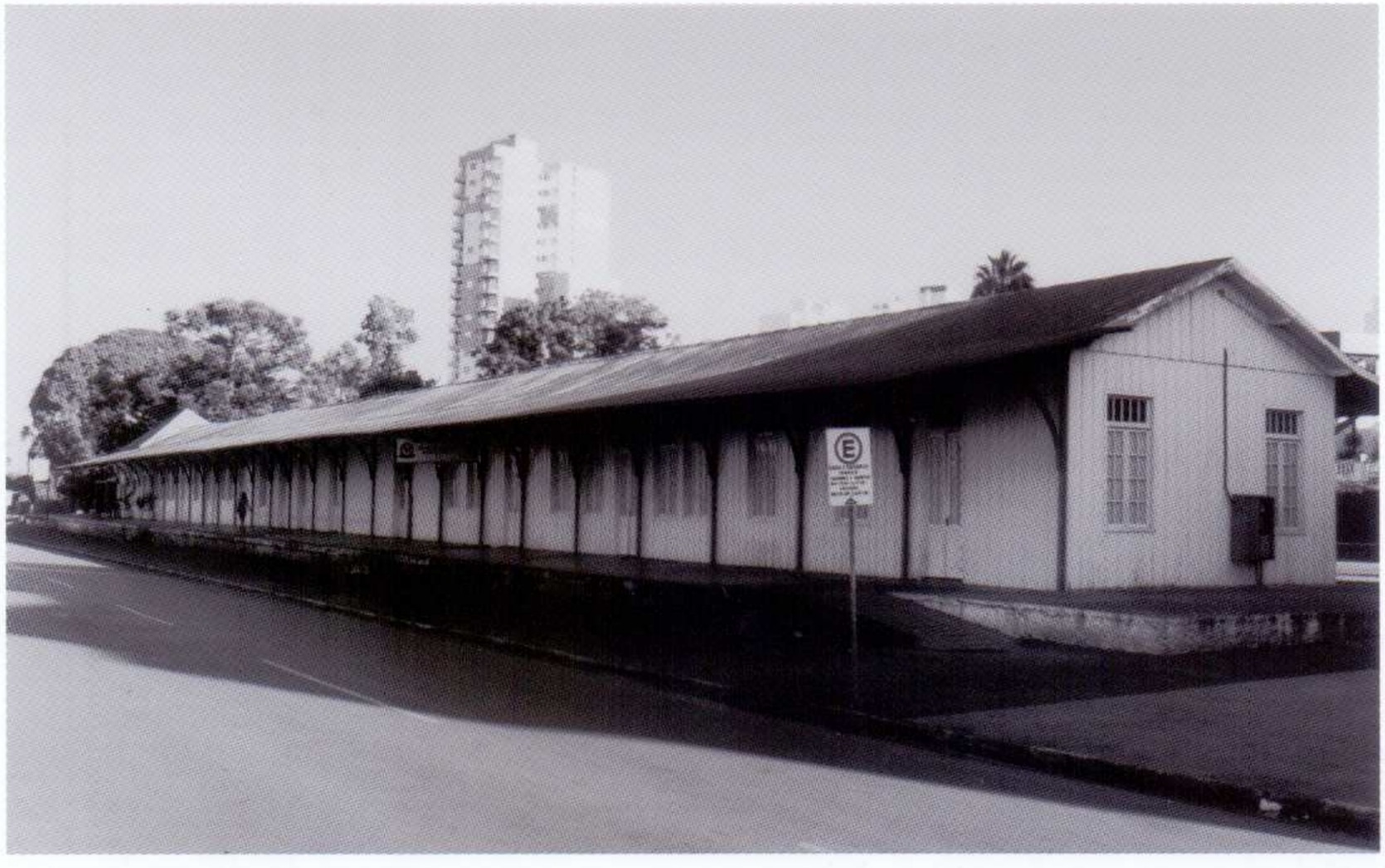
DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Caixa d'água metálica



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** B **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Paredes de alvenaria e madeira. Estrutura de ferro sustentando cobertura sobre a plataforma. Estrutura de madeira sustentando cobertura externa na fachada oposta.
COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telha francesa (no acréscimo lateral) e telha metálica **Nº ÁGUAS:** Duas + quatro
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta / esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira envidraçada / tampões internos
DETALHES:
OBSERVAÇÕES: O prédio foi construído em etapas, com ampliações sucessivas, sendo dois blocos de alvenaria e dois de madeira. De acordo com foto sem data, o núcleo inicial da estação teria sido um prédio simétrico de alvenaria, com platibanda lisa e um pequeno frontão que marcava o acesso central. Em foto posterior, com data de 1927, já apareceram dois acréscimos laterais construídos em madeira, bem como o telhado contínuo em duas águas com beirais que substituiu a platibanda, modificando a aparência do prédio. Nessa época ainda não aparecia o bloco final de alvenaria com cobertura em quatro águas.
O depósito de locomotivas que aparecia em 1927, ao lado da caixa d' água, não existe mais.
Placa externa da Brigada Militar - 1º Esquadrão de Polícia Comunitária.
Situa-se no Parque da Gare, local ajardinado no centro urbano.



PROPRIETÁRIO ATUAL: Prefeitura Municipal de Passo Fundo.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(x) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: **(x) Tombamento** **( ) Outros**
LEGISLAÇÃO: Lei Municipal nº 2671, de 28/08/1991, regulamentada pelo Decreto nº 42/92, de 17/03/1992.
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Mercado do Pequeno Produtor/ Eventos Culturais e Exposições / Posto da Brigada Militar.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O Decreto 10432, de 09/11/1889, do Governo Imperial concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo. A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa belga organizada para este fim. Esta transferiu parte de seus direitos para a Cia. Industrial das Estradas do Brasil, da qual Teixeira Soares era um dos diretores. Os direitos da Sud-Ouest ficaram, então, restritos ao trecho entre Santa Maria e Cruz Alta. Novamente, em 1893, houve uma renegociação em que a Cia. Industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Um ano depois, esta repassou para a Sud-Ouest o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos), além dos ramais. A empresa belga acabou ficando com a concessão de toda linha em território gaúcho. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho até Cruz Alta; em 1898 até Passo Fundo, ano que inaugurou-se a Estação Ferroviária.
O município de Passo Fundo foi criado em 1857 com uma vasta área da qual, posteriormente, desmembraram-se vários outros municípios. O marco inicial da cidade foi no atual cruzamento das ruas Paissandu e Teixeira Soares, onde existe a Praça Tamandaré. No final do século XIX, com a instalação da ferrovia e a construção da estação, a expansão urbana da cidade teve seu eixo deslocado. A estação ferroviária tornou-se um marco do núcleo urbano central, delimitando-o no sentido sul (outro marco é o rio Passo Fundo, no sentido oeste). A Av. Sete de Setembro, considerada muito importante no sistema viário da cidade originou-se no traçado dos trilhos da ferrovia que até a década de 1980 atravessaram a cidade no sentido norte-sul.
A ferrovia deu grande impulso ao crescimento econômico de Passo Fundo, que consolidou-se como pólo regional, verificando-se um expressivo aumento no número de estabelecimentos comerciais e industriais. Nos primeiros anos do século XX intensificou-se a indústria madeireira que tornou-se uma das principais fontes de divisas para o município. Em 1905 foi inaugurado o Empório Industrial Riograndense, importante fábrica de erva-mate com engenho a vapor.
Em 1982 a via férrea foi deslocada para áreas periféricas (mantém-se o transporte de cargas). A estação ferroviária perdeu então sua função original e, após passar por um período de abandono e degradação, passou a figurar como patrimônio cultural, tendo sido preservada e reutilizada. Seu prédio foi restaurado em 2000 pela Prefeitura Municipal, com projeto da Secretaria de Planejamento.
Estações secundárias: Arroio Miranda, Coxilha, Engº Luis Englert, Maquinista Maino, Meneghetti, Pulador e São Miguel.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
PARIZZI, Marilda Kirst. Passo Fundo Sua História e Evolução. Passo Fundo: Berthier, 1983.
SANTOS, Alice Cristina Koepp dos. A Cidade de Passo Fundo. Uma Aproximação Morfológica Segundo a "Imagem da Cidade" de Kevin Lynch. Monografia UFRGS. Faculdade de Arquitetura. Março de 2001.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Pinhal
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Itaara
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos
CONSTRUTOR: SOB - Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien

DATA DE INAUGURAÇÃO: 20.11.1894

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim (em atividade - trens de carga ALL)
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Caixa d'água



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Madeira
COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Zinco **Nº ÁGUAS:** Quatro
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro.
DETALHES:
OBSERVAÇÕES: A caixa d'água é em ferro com logotipo da RFFSA. A estação situa-se fora da área urbana, em terreno descampado.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA/ Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Escritório da ALL.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O Decreto 10432, de 09/11/1889, do Governo Imperial concedeu ao Engº João Teixeira Soares o privilégio para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que ligasse o Rio Grande do Sul a São Paulo. A estrada partiria das margens do Rio Itararé, na divisa entre Paraná e São Paulo, chegando até Santa Maria. Teixeira Soares renegociou seus direitos com a Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien, empresa belga organizada para este fim. Esta transferiu parte de seus direitos para a Cia. Industrial das Estradas do Brasil, da qual Teixiera Soares era um dos diretores. Os direitos da Sud-Ouest ficaram, então, restritos ao trecho entre Santa Maria e Cruz Alta. Novamente, em 1893, houve uma renegociação em que a Cia. Industrial transferiu seus direitos para a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Um ano depois, esta repassou para a Sud-Ouest o trecho entre Cruz Alta e o Rio Uruguai (Marcelino Ramos), além dos ramais. A empresa belga acabou ficando com a concessão de toda linha em território gaúcho. Em 1894 inaugurava-se o primeiro trecho, no qual localiza-se a Estação Pinhal.

Pinhal pertenceu ao município de Santa Maria até 1995, quando emancipou-se já com o nome de Itaara. Segundo Borges Fortes, Pinhal foi fundado no ano de 1857 por alemães que ali adquiriram terras e estabeleceram uma colônia. Em 1878 Pinhal já era um núcleo povoado considerável e em 1882 foi elevado à categoria de Freguesia. A ferrovia, no entanto, passou distante da povoação, acarretando o desenvolvimento de outro núcleo chamado Pinhal Novo. Na década de 1960 Pinhal Novo passou a chamar-se Itaara, permanecendo sede de distrito até 1995.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Portão
ENDEREÇO: Rua do Comércio s/n -. Bairro Estação Portão **MUNICÍPIO:** Portão
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Montenegro - Caxias do Sul
CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil / Irmãos Corrêa e Legendre

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.07.1909

DATA DE DESATIVAÇÃO: 15.11.1964

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:** B
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria.
COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas de barro **Nº ÁGUAS:** Dois + cobertura plataforma
TIPOLOGIA VÃOS: Arco abatido e verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa na parte superior dos vãos.
DETALHES:
OBSERVAÇÕES: O reboco foi removido, ficando aparente a alvenaria de tijolos maciços. Permanecem os elementos em massa. O prédio localiza-se no centro da praça da cidade.



PROPRIETÁRIO ATUAL: Prefeitura Municipal de Portão.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Associação de bairros utiliza o prédio para reuniões. Projeto de instalação de Museu Municipal.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Em 1898, o Governo do Estado mandou abrir concorrência para o prolongamento da estrada de ferro Porto Alegre - Novo Hamburgo, com os objetivos de aumentar o tráfego e a renda daquela linha e dotar a região colonial de Caxias do Sul com uma via de transporte mais adequada ao seu crescente desenvolvimento. No ano seguinte, pelo Decreto Estadual nº 230, de 09 de março, foi concedido a Marcínio José de Matos, vencedor da concorrência, o privilégio para a construção do ramal de Novo Hamburgo a Caxias do Sul. Paralelamente a isto autorizava-se, no final do mesmo ano (1899), o prolongamento de Novo Hamburgo até Taquara, o que atenderia ao primeiro objetivo acima mencionado, ou seja, o de aumentar o tráfego da Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo. Em 1904 o traçado do ramal para Caxias do Sul foi alterado, transferindo o ponto de partida de Novo Hamburgo para Montenegro, o que permitiria a abrangência de um maior número de localidades.

Com a ampliação dos contratos de arrendamento entre o Governo Federal e a Auxiliaire, em 1905, estabeleceu-se a incorporação dos ramais de concessão estadual, entre os quais o de Caxias do Sul. O Governo Estadual seria indenizado pelos gastos já efetuados com a construção até o momento da incorporação e a Cia. Auxiliaire ficaria responsável pela continuidade das obras.

Em 1909 foi inaugurada a primeira parte do ramal até Carlos Barbosa, com as seguintes estações: Portão, Azevedo e Pareci (no trecho entre Rio dos Sinos e Montenegro), Montenegro, Santos Reis, Vitória, Maratá, Esperança, Linha Bonita, São Salvador (Salvador do Sul), Barão e Carlos Barbosa.

A partir de 1937, com a construção da variante Barreto - Diretor Pestana, a linha Porto Alegre - Uruguaiana foi encurtada, não passando mais por Portão.

A Estação Portão passou por algumas intervenções como troca do telhado, reparos no forro, troca do assoalho, reforma dos sanitários e remoção parcial do reboco.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Of. nº 019/00 da Prefeitura Municipal de Portão. 12/06/2000.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Ramiz Galvão
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Rio Pardo
LINHA/RAMAL: Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Ramiz Galvão - Sta. Cruz do Sul
CONSTRUTOR: Cristiano Benedito Ottoni, Herculano Veloso Ferreira e Caetano Furquim de Almeida

DATA DE INAUGURAÇÃO: 07.03.1883

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim (nos dois lados da estação)
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Pátio murado com sanitários / caixa d'água metálica



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** B **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em duas águas e prolongamento sobre as plataformas em dois lados do prédio.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria / estrutura de ferro para sustentação da estrutura sobre a plataforma.

COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um

TELHAMENTO: Telhas de fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta e arco abatido. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira. Molduras em massa.

DETALHES: Cunhais e pilastras em massa. Pátio murado com pequeno prédio de sanitários possuindo acesso para a área externa.

OBSERVAÇÕES: A cobertura de fibrocimento é posterior. Em uma das fachadas longitudinais existe estrutura de madeira para reforço de sustentação da cobertura (pilares de madeira e fundações de alvenaria).



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** (x) **Outros:** Inclusão em listagem do Plano Diretor
LEGISLAÇÃO: O Plano Diretor de Rio Pardo (Lei nº 1029, de 25.05.00 - cap. VII, art. 37) considera de valor histórico, cultural e de expressiva tradição para a cidade de Rio Pardo uma lista de 35 bens, estando incluídas a Estação Ferroviária Ramiz Galvão e a estação Ferroviária da sede do município.
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTORICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:
Estação secundária do município de Rio Pardo (ver ficha).
Ponto de entroncamento do ramal para Santa Cruz do Sul (ver ficha).

FONTES CONSULTADAS:
FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Restinga Seca
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Restinga Seca
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana
CONSTRUTOR: Concessionários Cristiano Benedito Ottoni, Herculano Veloso Ferreira e Caetano Furquim de Almeida

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1898 ou 1899 (ver histórico)

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias. Cobertura fortemente inclinada com duas águas.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Cobertura sobre a plataforma sustentada por estruturas curvas de ferro. Cobertura menor na fachada principal.

COBERTURA: **(x) BEIRAIS** **( ) PLATIBANDA** **( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um + sótão

TELHAMENTO: telhas de cimento amianto **Nº ÁGUAS:** Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.

DETALHES: Janelas nas empenas das fachadas laterais (sótão).

OBSERVAÇÕES: Não foi encontrada outra estação similar.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTORICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação de Restinga Seca faz parte da linha Porto Alegre - Uruguaiana, cuja construção foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro comunicando o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo Decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, rumo à fronteira oeste do Estado. O percurso até Porto Alegre era completado por transporte fluvial pelo rio Jacuí, numa extensão de aproximadamente 60 quilômetros. Em 1883 foi inaugurado o primeiro trecho da linha, até Cachoeira do Sul; o segundo trecho, de Cachoeira até Santa Maria, foi inaugurado em 1885 e, embora a Estação Restinga Seca esteja nele localizada, sua construção foi posterior.

Inicialmente, no ano de 1885, foi construída uma caixa d'água para o abastecimento dos trens. O local passou a ser conhecido então como "Caixa d' Água". Apesar de ser parada obrigatória dos trens para o abastecimento de água, toda a mercadoria destinada a Restinga Seca só podia ser desembarcada na Estação de Jacuí, Estiva ou Arroio do Só. Dessas estações era transportada em carroças, carretos ou lombo de burros até Restinga Seca. Em 1898 uma comissão de cidadãos começou a gestionar, em Santa Maria, junto à direção da companhia Auxiliaire, responsável por esta ferrovia, a construção de uma estação junto à caixa d' água. O movimento teve êxito e pouco tempo depois foi inaugurada a Estação Restinga Seca, tendo como 1º agente o Sr. João Antônio da Cunha que era telegrafista da Estação de Rio Pardo.

Foi a partir da construção desta estação que a localidade conhecida como "Caixa d'Água", pertencente ao município de Cachoeira do Sul, começou a ser chamada de Restinga Seca. No ano de 1899, o casal Domingos Gonçalves Mostardeiro fixou ali residência e estabeleceu uma hospedaria. Em pouco tempo outros moradores foram ali fixando residência, surgindo um povoado. Em 1920 Restinga Seca era o 4º distrito de Cachoeira; em 1959 tornou-se município.

Estações secundárias no município: Estiva e Jacuí (ver fichas).

FONTES CONSULTADAS:

Aspectos Sócio-Econômicos dos Municípios do Rio Grande do Sul – 1991/1992. Secretaria do Desenvolvimento Econômico e Social do Rio Grande do Sul.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Fundação de Economia e Estatística. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul – Censos do RS 1803 – 1950. Porto Alegre. 1981.

OLIVEIRA, Lacy Cabral. Evolução Histórica, Política e Administrativa do Município de Restinga Seca. 1983. (Cópia xerox)

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Rio Pardo
ENDEREÇO: Praça Ferroviária **MUNICÍPIO:** Rio Pardo
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana
CONSTRUTOR: Cristiano Benedito Ottoni, Herculano Veloso Ferreira e Caetano Furquim de Almeida

DATA DE INAUGURAÇÃO: 07.03.1883

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1982

SÍTIO FERROVIÁRIO:
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Caixa d'água de ferro (original) e pequeno pavilhão em alvenaria (armazém)



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:** A
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias. Prédio com corpo principal em três pisos, com anexo térreo.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Sacadas com guarda-corpo de madeira trabalhada. Lambrequins de madeira nos beirais.

COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois + sótão
TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Duas

TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa.

DETALHES: Na fachada da rua, o acesso é marcado por um volume que se destaca da fachada. No térreo este volume forma um pórtico, e nos dois pisos superiores forma sacadas cobertas com guarda-corpos de madeira trabalhada. As sacadas repetem-se na fachada da plataforma.

OBSERVAÇÕES: Atualmente apenas o corpo principal possui lambrequins. De acordo com foto antiga, estes elementos ornamentais de madeira existiam também no bloco térreo.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: (x) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** (x) **Outros**
LEGISLAÇÃO: O Plano Diretor de Rio Pardo (Lei nº 1029, de 25.05.00 - cap. VII, art. 37) considera de *"valor histórico, cultural e de expressiva tradição para a cidade de Rio Pardo"* uma lista de 35 bens, estando incluídas a Estação Ferroviária Ramiz Galvão e a Estação Ferroviária da Sede.
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente abandonada. Interesse da prefeitura em transformar o prédio em espaço cultural. Proposta de comodato da concessionária foi considerada financeiramente inviável pela prefeitura.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A linha Porto Alegre - Uruguaiana foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo Decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro "ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí". As obras, que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari rumo à fronteira oeste do Estado. O percurso até Porto Alegre era completado por transporte fluvial pelo rio Jacuí, numa extensão de aproximadamente 60 quilômetros. Tal fato gerou mobilização em Rio Pardo para que a estrada partisse dali. Na ocasião, a Câmara Municipal dirigiu-se ao poder imperial contestando a resolução de iniciar as obras na margem do Taquari. O argumento era de que seria economicamente melhor iniciar em Rio Pardo, uma vez que o sistema misto poderia aproveitar uma extensão maior do Rio Jacuí, ou seja, até Rio Pardo, diminuindo a extensão da ferrovia em 80 quilômetros e com isso economizando-se seis mil contos de réis do Tesouro Nacional. Tal reivindicação não foi atendida e, no ano de 1883, a primeira seção da linha que estendia-se de Santo Amaro até Cachoeira do Sul, com uma extensão de 138 km, foi inaugurada com as seguintes estações: Santo Amaro, Monte Alegre, João Rodrigues, Rua Velha, Ramiz Galvão, Rio Pardo, Pederneiras, Bexiga e Cachoeira.
No ano de 1890 a população de Rio Pardo era de aproximadamente 20.000 habitantes.
A estrada de ferro cortou o município em idêntica direção à do Rio Jacuí e paralelamente a ele.
Em 1905 foi inaugurado o ramal para Santa Cruz que partia da estação secundária de Ramiz Galvão, também no município de Rio Pardo.
Estações Secundárias: Bexiga, Ipê, João Rodrigues, Lima Brandão, Pederneiras, Ramiz Galvão, Rincão del Rei e Rua Velha.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
LAYTANO, Dante de. Almanaque de Rio Pardo. 1946.
Ofício da Câmara Municipal de Rio Pardo dirigido a Sua Alteza Imperial, Princesa Isabel, em 15/03/1877. Cópia do Arquivo Histórico de Rio Pardo, livro 375, RGCI, fls. 146 a 149: Registro de Ofícios e Editais da Câmara Municipal de Rio Pardo. Período de 1871 a 1880.
Of. nº - 58/2000-007. Prefeitura Municipal de Rio Pardo - Secretaria de Turismo e Desporto. 07/08/2000.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Rosário do Sul
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Rosário do Sul
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Cacequi - Santana do Livramento
CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil

DATA DE INAUGURAÇÃO: 15.11.1909

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Sanitários, depósito e girador de locomotivas



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** B **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de ferro sustentando a cobertura sobre a plataforma, que possui fechamento lateral em madeira.
COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas cerâmicas tipo francesas na estação e de fibrocimento sobre a plataforma **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Portas de madeira / portas tipo "cortina" metálica / janelas de madeira com venezianas / janelas basculantes de ferro.
DETALHES: Uma das fachadas laterais apresenta dois pórticos ornamentais na parede, com a parte superior retilínea e a parte inferior em arco abatido.
OBSERVAÇÕES: O pequeno bloco de sanitários junto à estação está em ruínas.
Grande parte do fechamento dos vãos provavelmente não é original.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: sem informações.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação Rosário do Sul integra o ramal Cacequi - Santana do Livramento que teve seus estudos iniciais aprovados pelo Decreto Federal nº 1913, de 18/12/1894, prevendo uma extensão de 158 quilômetros. Somente em 1907 novo Decreto Federal, nº 6522, de 13/06/1907, aprovou os estudos definitivos e o orçamento, apresentados pela Cia. Auxilaire. Dois anos depois inaugurava-se a primeira parte do ramal com as seguintes estações: São Simão, Côrte e Rosário do Sul.
No ano seguinte (1910) o ramal era finalizado, atingindo Santana do Livramento (ver ficha).
Insuficiência de dados sobre município. Estações Secundárias: Côrte e Guará.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Santa Cruz do Sul

ENDEREÇO: Rua Ernesto Alves **MUNICÍPIO:** Santa Cruz do Sul

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Ramiz Galvão - Santa Cruz do Sul

CONSTRUTOR: Governo do Estado

DATA DE INAUGURAÇÃO: 15.11.1905

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1965

SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Não

OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não

TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom

VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:** A

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias. Caracteriza-se por uma planta em cruz, com corpo central em dois pavimentos, telhado de duas águas e fachada principal com frontão triangular. As duas alas laterais são térreas com telhado em duas águas e beirais.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria

COBERTURA: (x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telha francesa **Nº ÁGUAS:** Duas no bloco central e duas em cada ala lateral (total = seis)

TIPOLOGIA VÃOS: Arco pleno no térreo e verga reta no andar superior. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa no térreo. Molduras em massa.

DETALHES: Dois óculos e pequena janela central nas empenas das fachadas laterais.

OBSERVAÇÕES: Atualmente não existe outra estação com a mesma tipologia construtiva, mas o prédio da estação de Caxias do Sul originalmente tinha as mesmas características; foi, porém, completamente alterado durante uma reforma concluída em 1929.



PROPRIETÁRIO ATUAL: Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Sul.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** (x) **Outros:** Inventário SPHAN.
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Centro Cultural Jornalista Francisco José Frantz

HISTORICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A construção de um ramal ferroviário ligando Santa Cruz do Sul a Rio Pardo já era cogitada desde 1871, fase em que foi firmado contrato entre a Presidência da Província e Feliciano Joaquim Bormann para a construção do referido ramal. Tal contrato não teve andamento e no final da década de 1890 foi aberta nova concorrência para a qual apresentaram-se João Corrêa & Irmão e Dario Pederneiras, que foi o vencedor. Em 1899 foram aprovados os estudos de construção do ramal que teria como ponto de partida a margem esquerda do Rio Jacuí, no km 71 da linha principal (Porto Alegre - Uruguaiana), com uma extensão de 31,099 km.

O município de Santa Cruz do Sul foi criado em 1877, quando pela Lei nº 1079, de 31/03, a Freguesia foi elevada a Vila. Sua formação está vinculada à vinda dos imigrantes alemães que a partir de 1849 instalaram-se nas terras devolutas da Picada Velha. A vila prosperou e cresceu rapidamente tendo como uma das atividades econômicas principais a plantação de fumo.

Na mesma ocasião em que foi inaugurada a estação férrea, Santa Cruz do Sul foi elevada à categoria de cidade pelo Presidente do Estado, Borges de Medeiros. O prédio da estação é referencial deste fato que foi uma forma de reconhecimento à prosperidade de Santa Cruz do Sul.

O ramal ferroviário Couto (depois Ramiz Galvão) a Santa Cruz foi suprimido definitivamente em 1965. Não tardou para que a comunidade se mobilizasse para preservar a estação. Em 1978 iniciou-se uma campanha do Conselho Municipal de Cultura para este fim. No ano de 1985 foi realizado o Inventário Cultural de Santa Cruz do Sul através de um convênio entre a Prefeitura Municipal, a Fundação Nacional Pró-Memória e o governo alemão, no qual incluiu-se a Antiga Estação Ferroviária e a Antiga Plataforma de Embarque da Estação. Em 1987, o prédio que já era de propriedade da prefeitura foi destinado (Lei nº 2107, de 24/11/ averbação no registro de imóveis em julho de 1988) para o Centro de Cultura que lá está sediado até hoje. Nessa mesma fase a estação foi restaurada com orientação do SPHAN. Em 1991 a Associação Pró-Cultura de Santa Cruz do Sul solicitou ao IPHAE o tombamento do imóvel; em julho foi aberto processo e emitido parecer favorável. Em 22/06/1992 a Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Sul foi notificada pelo IPHAE de que aquele bem estava sendo indicado para fins de tombamento. O tombamento, no entanto, não chegou a efetivar-se e o processo está interrompido desde aquele ano.

Em 1996 houve nova intervenção no prédio que foi reinaugurado pela Prefeitura Municipal.

Em 1999 ingressou na Câmara Municipal de Vereadores projeto de lei para doação de uma parte do terreno onde situa-se a estação para a construção de uma sede do Ministério Público. Tal ato logo gerou movimentos de contestação pois comprometeria o entorno do imóvel descaracterizando-o como um importante referencial urbano no centro da cidade. A Associação de Engenheiros e Arquitetos e a Associação Comercial e Industrial propuseram à Prefeitura o tombamento da Estação e da área. O Ministério Público encaminhou consulta ao IPHAE que deu parecer desfavorável à construção de imóvel naquele terreno proposto.

FONTES CONSULTADAS:

AMARAL, Átilla do. O Transporte Ferroviário no Rio Grande do Sul.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

"Memórias de Santa Cruz do Sul". Fundação Nacional Pró-Memória/ Prefeitura Municipal de Santa Cruz do Sul.

Processo SEDAC 766-1100/91-7 / Tombamento Estação Santa Cruz do Sul. Arquivo IPHAE

Pasta Geral de Santa Cruz do Sul. Arquivo IPHAE.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Santa Teresa
ENDEREÇO: **MUNICÍPIO:** Bagé
LINHA/RAMAL: Rio Grande - Bagé - Cacequi
CONSTRUTOR: Compagnie Imperiale des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul e Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company

DATA DE INAUGURAÇÃO: 02.12.1884

DATA DE DESATIVAÇÃO: Década de 1970



SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte com características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria
COBERTURA: **(x) BEIRAIS** **( ) PLATIBANDA** **( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas francesas **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta
DETALHES:
OBSERVAÇÕES:



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: abandonada

HISTORICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Não foram obtidos dados específicos sobre Santa Teresa, que é uma estação secundária do município de Bagé (ver ficha). Segundo FORTES, a estação localiza-se próximo à antiga Charqueada Santa Teresa, fundada em 1897 pelo Visconde Ribeiro de Magalhães.
Na década de 1970, o fluxo da ferrovia foi desviado da estação de Bagé para a estação secundária de Santa Teresa, motivo pelo qual foi construída nova estação ferroviária no povoado, sendo a antiga desativada.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Santana do Livramento

ENDEREÇO: Rua Tenente Benévolo **MUNICÍPIO:** Santana do Livramento

LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Cacequi -Santana do Livramento e Linha Rio Grande - Bagé / Ramal São Sebastião - Santana do Livramento

CONSTRUTOR: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil , sob a orientação do Eng. Otacílio Pereira e de Antônio Alves Ramos (antigo empreiteiro de outros trechos)

DATA DE INAUGURAÇÃO: 30.10.1910

DATA DE DESATIVAÇÃO: 03.02.1996 (segundo reportagem ZH, 08/04/2001)



SÍTIO FERROVIÁRIO

TRILHOS: Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim

TIPOS: Armazéns e outros

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim

VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**

A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias.

MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria.

COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois

TELHAMENTO: Telhas francesas na estação **Nº ÁGUAS:** Múltiplas

Telhas de fibrocimento na cobertura sobre a plataforma

TIPOLOGIA VÃOS: Janelas e portas com arco pleno (térreo) e verga reta (piso superior). Porta principal com verga em arco abatido. Molduras em massa.

DETALHES: Acesso principal marcado por pórtico, no térreo, e por corpo saliente no piso superior, coroado por frontão curvo. Dois terraços laterais com dimensões diferentes.

OBSERVAÇÕES: Área do terreno:134.404,73 m²; área edificada: 13.300 m² (segundo inventário IPHAN / 1995); Área construída do prédio (aproximada): 525 m².

A cobertura sobre a plataforma prolonga-se além do prédio da estação, ligando-a a um dos dois armazéns laterais.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA / Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros:** Inventário IBPC/RS
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Parcialmente utilizada pela ALL.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O município de Santana do Livramento foi interligado à rede ferroviária através de dois ramais: o 1º de Cacequi a Livramento, da linha Porto Alegre - Uruguaiana e o 2º de Livramento a São Sebastião, da linha Rio Grande - Bagé.
O primeiro ramal teve seus estudos inicialmente aprovados pelo Decreto Federal nº 1913, de 18/12/1894, prevendo uma extensão de 158 km. Um ano depois, em 1895, são relatados uma série de movimentos e reivindicações da população de Livramento, junto aos poderes estadual e federal no sentido de agilizar-se a construção desse ramal. Reivindicava-se que fosse sancionada verba para o início das obras em 1896. Santana do Livramento já era município desde 1857, sendo apontada como uma *"vila florescente e de comércio(...)"*. Sua população em 1890 chegava a 17.617 habitantes. No ano seguinte era criado o "Centro Comercial" que tinha como principal aspiração o alfandegamento da Mesa de Rendas a a criação da Alfândega, o que concretizou-se em 1900. Somente em 1907 novo Decreto Federal, nº 6522, de 13/06/1907, aprovou os estudos definitivos e o orçamento, apresentados pela Cia. Auxiliaire, para construção do referido ramal. Este decreto fez uma ressalva quanto à localização da "estação terminal" que deveria ser construída no lado direito da cidade em relação ao local onde estava projetada. Dois meses depois iniciaram-se as obras. Em 14 de novembro de 1906 havia sido lançada, de forma festiva, a pedra fundamental da estação. Finalmente, a ferrovia atingiu Santana do Livramento em 30/10/1910, o que foi intensamente comemorado. Em maio de 1912 foi inaugurado o tráfego mútuo entre Livramento e Rivera, fazendo com que o Uruguai fosse o primeiro país a ter ligação direta com o Brasil, por via férrea. Em 1920 a população de Livramento chegava a 30.000 habitantes.
O segundo ramal, ligando Livramento à linha Rio Grande-Bagé teve seus estudos autorizados pelo Decreto nº 8556, de 15/02/1911, que depois de algumas modificações, foram aprovados, em seções distintas. Inicialmente tinham sido requeridos pelo engenheiros Florisbelo Leivas, André Veríssimo Rebouças e João Batista Garcez mas foram transferidos à Empresa Construtora Rio Grande do Sul. Em 1914, o prazo para a finalização dessa obra foi prorrogado até 1919. A primeira parte do ramal, de São Sebastião a Dom Pedrito, executado pela Empresa Construtora, foi inaugurada em 1925; a segunda parte, de Dom Pedrito até Livramento, executada pelo 1º Batalhão Ferroviário, em 1943.
Estações secundárias no ramal Cacequi-Livramento: Engº Álvaro Crespo, Palomas, Pampeiro, Santa Rita.
Estações secundárias no ramal p/ São Sebastião: Carolina, Engº Afonso Madureira, Florentina.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
CAGGIANI, Ivo. Sant' Ana do Livramento - 150 Anos de História. 3º Volume. Ed. Museu Folha Popular. Santana do Livramento. 1986.
_____. 100 Anos de Comércio. Sant' Ana do Livramento. 1991. EDIGRAF. 1991.
Inventário do Patrimônio Cultural de Santana do Livramento - IBPC/RS (atual IPHAN) - março/1995.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Santo Amaro
ENDEREÇO: Rua Venâncio Aires, 53 - Vila de Santo Amaro **MUNICÍPIO:** General Câmara
LINHA/RAMAL: Porto Alegre - Uruguaiana
CONSTRUTOR: Cristiano Benedito Ottoni, Herculano Veloso Ferreira e Caetano Furquim de Almeida

DATA DE INAUGURAÇÃO: 07.03.1883

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1962

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Residência do guarda da estação



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom
VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** B **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria de pedra (granito e grês) e de tijolos (paredes divisórias)
COBERTURA: **(x) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois
TELHAMENTO: Fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Múltiplas (10)
TIPOLOGIA VÃOS: Arco pleno e verga reta
DETALHES:
OBSERVAÇÕES: A área de serviço constitui-se em um acréscimo (informação do proprietário).
Área construída = 400 m² / Área do terreno = 1670 m²



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA. Propriedade adquirida em leilão por particular.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** (x) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: (x) **Tombamento** (x) **Outros:** Inventário
LEGISLAÇÃO: Bem tombado pelo IPHAN em 1998, dentro do Conjunto Histórico da Vila de Santo Amaro
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Atualmente utilizada como restaurante e residência.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A linha Porto Alegre - Uruguaiana foi autorizada pelo Decreto Imperial 2397, de 10/09/1873, que determinava a construção de uma estrada de ferro que comunicasse o litoral e a capital com as fronteiras (era portanto o mesmo decreto que autorizava a construção da estrada Rio Grande - Bagé). No mesmo ano as condições para exploração e estudos desta linha foram aprovadas pelo Decreto 5.500, sendo assinado contrato entre o Governo Imperial e os concessionários Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni, o Engº Herculano Veloso Ferreira Pena e o Bacharel Caetano Furquim de Almeida. O contrato estabelecia que a construção da estrada seria dividida em 4 seções, sendo que a primeira partiria de Santo Amaro *"ou abaixo desse ponto, em lugar de franca navegação do Rio Jacuí"*. As obras que eram contratadas por empreitadas parciais iniciaram em 1877, na margem direita do Rio Taquari, como o previsto na cláusula contratual, rumo à fronteira oeste do Estado. O percurso até Porto Alegre era completado por transporte fluvial pelo rio Jacuí, numa extensão de aproximadamente 60 quilômetros.

A primeira seção da linha que estendia-se até Cachoeira do Sul, com uma extensão de 138 km foi inaugurada em 1883, com as seguintes estações: Santo Amaro, Monte Alegre, João Rodrigues, Rua Velha, Ramiz Galvão, Rio Pardo, Pederneiras, Bexiga e Cachoeira.Santo Amaro, que foi um dos núcleos de povoamento mais antigos do Rio Grande do Sul, onde no século XVIII fixaram-se imigrantes açorianos, havia se emancipado de Taquari dois anos antes, em 1881. Sua localização às margens dos rios Jacuí e Taquari, ambos de fácil navegação, foi um fator importante para o surgimento e desenvolvimento da localidade, que pertenceu, sucessivamente, aos municípios de Rio Pardo, Triunfo e Taquari. Com a construção da ferrovia, o município de Santo Amaro dinamizou-se bastante, pois todo fluxo da linha Porto Alegre - Uruguaiana ali desembocava para seguir o percurso por via fluvial até a capital. A população em 1890 era de 11.939 habitantes, número que baixou nos anos seguintes devido à criação do município de Venâncio Aires, formado por parte do território de Santo Amaro.

A Companhia Arnt explorava o transporte fluvial e era proprietária dos barcos a vapor "Guapo" e "Porto Alegre" que *"fizeram época"*. Em 1911, com a conclusão do trecho Margem do Taquari - Rio dos Sinos, passando por Montenegro, completou-se a ligação ferroviária até Porto Alegre. Era possível, então, fazer todo o trajeto, desde Uruguaiana, de trem. Mesmo assim os vapores continuaram operando o transporte fluvial no Rio Jacuí e muitos passageiros preferiam tomar os barcos em Santo Amaro e seguir pelo rio até a capital. Esta situação perdurou até 1937, quando foi inaugurado o trecho Barreto - Diretor Pestana, que encurtou a viagem em 50 quilômetros. A década de 1930 marca o início da estagnação de Santo Amaro. Em 1939, com a instalação do Arsenal de Guerra nas edificações que haviam abrigado as oficinas ferroviárias, localizadas no distrito de Margem do Taquari, a sede do município é para ali deslocada. Santo Amaro passa a ser, então, distrito do município de Margem, que logo em seguida passa a denominar-se General Câmara (ver ficha). Se por um lado Santo Amaro perdeu uma série de equipamentos públicos e parou de crescer, por outro lado, houve a preservação de suas características urbanas e arquitetônicas originais, que em 1998 foram reconhecidas oficialmente em nível nacional, através do tombamento do sítio histórico que compreende, entre outros, a Estação Santo Amaro, atualmente utilizada como restaurante.

Com a inauguração da variante Ramiz Galvão-Barreto, em 1962, a estação de Santo Amaro foi desativada.

FONTES CONSULTADAS:

AMARAL, Átilla do. O Transporte Ferroviário no Rio Grande do Sul. 1974 (cópia xerox)

FILHO, Ronaldo da Cruz Reichel. San39to Amaro do Sul. Patrimônio Histórico.

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Fundação de Economia e Estatística. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul – Censos do RS 1803 – 1950. Porto Alegre. 1981.

Inventário do Patrimônio Cultural de General Câmara. SPHAN. Pró-Memória. 10ª DR. Porto Alegre. 1989 - 1991.

Processo de Tombamento / IPHAN/ 12ª Coordenação Regional. Porto Alegre. s/d.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Santo Ângelo
ENDEREÇO: Rua Florêncio de Abreu s/n ou Av. Brasil s/n **MUNICÍPIO:** Santo Ângelo
LINHA/RAMAL: Linha Santa Maria - Marcelino Ramos / Ramal Cruz Alta - Santa Rosa
CONSTRUTOR: 2º Batalhão de Engenharia

DATA DE INAUGURAÇÃO: 16.10.1921

DATA DE DESATIVAÇÃO: 12.09.1969

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não (tem alguns pedaços)
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Cinco casas de moradia, uma caixa d'água de ferro, dois vagões



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias; prédio assimétrico com corpo principal de dois pavimentos e três alas laterais térreas diferentes entre si.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de ferro sustentando a cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: (X) BEIRAIS ( ) PLATIBANDA ( ) OUTROS **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois
TELHAMENTO: Telhas de barro francesas **Nº ÁGUAS:** Duas no corpo principal e três nas demais alas (total = 11).
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e bandeira fixa. Molduras em massa. As esquadrias da ala lateral menor não seguem o mesmo padrão.
DETALHES: Pilastras e cunhais em massa.
OBSERVAÇÕES: Praça ajardinada, com monumento "A Coluna Invicta" do escultor Maurício Bentes.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA / Convênio com a Prefeitura Municipal de Santo Ângelo.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: **(x) Municipal** **( ) Estadual** **( ) Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: **(x) Tombamento** **( ) Outros:**
LEGISLAÇÃO:

USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Abriga o Memorial Coluna Prestes. Em anexo localiza-se um mini museu ferroviário.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

O Decreto Federal nº 1964, de 13/02/1895, aprovou "os estudos definitivos do ramal de Ijuí, da Estrada de Ferro de Itararé a Cruz Alta"; era prevista uma extensão de 292 quilômetros. Esse ramal foi executado pelo 2º Batalhão de Engenharia (depois denominado 1º Batalhão Ferroviário) em pequenos trechos, tendo alcançado Santo Ângelo somente em 1921. Nessa época o município, que fora criado em 1873, tinha uma população de mais de 30.000 habitantes. Em 1940, ano em que Santa Rosa é desmembrada de seu território, a população chegava a quase 70.000.
A Estação Santo Ângelo passou por várias obras de manutenção.
Estações secundárias: Comandaí e Maquinista Isaac

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Ofício nº 14/01, de 19/02/2001, da Secretaria Municipal da Cultura, Lazer e Juventude / Prefeitura Municipal de S. Ângelo.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de São Gabriel
ENDEREÇO: Praça Carlos Pereira s/n **MUNICÍPIO:** São Gabriel
LINHA/RAMAL: Linha Rio Grande - Bagé - Cacequi
CONSTRUTOR: 1ª estação: Compagnie Imperiale de Chemins de Fer du Rio Grande do Sul - Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company
2ª estação: Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1900 ou 1906

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1978



SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim **OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:** Sim
TIPOS: Armazém

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** B **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria
COBERTURA: ( ) **BEIRAIS** (x) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Dois
TELHAMENTO: Telhas capa-e-canal **Nº ÁGUAS:** Múltiplas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga em arco pleno e bandeiras fixas. Alguns vãos fechados com grades.
DETALHES: Platibanda fechada, com frontão ornamentado marcando o acesso principal. Fachada principal com rusticação, definida por pilastras, cunhais, cimalha e frisos horizontais.
Existem duas camarinhas com cobertura em três águas.
OBSERVAÇÕES: Segundo Borges Fortes a Estação teria sido inaugurada em 24/08/1906, porém São Gabriel já contava com a ferrovia desde 1900.



PROPRIETÁRIO ATUAL: sem informações.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Prédio utilizado pelo Museu da Força Expedicionária Brasileira desde 1992 (Museu Gaúcho da FEB). O prédio do armazém é utilizado pela Feira do Produtor.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

A Estação São Gabriel localiza-se na Linha Rio Grande-Bagé, que fazia parte do projeto original do engenheiro Ewbank Câmara com a denominação de "Tronco Sul" (ver ficha de Bagé). O traçado desta linha seguia, em sentido geral, paralelamente às fronteiras com o Uruguai. Sua construção partiu de Rio Grande, sendo o primeiro trecho, até Bagé, inaugurado em 1884. A estrada continuaria rumo ao norte para ligar-se com a Linha Porto Alegre-Uruguaiana, porém as obras ficaram ali paralisadas por alguns anos. A Revolução Federalista que desenrolou-se predominantemente nesta região foi, sem dúvida, um fator que contribuiu para a interrupção das obras. Os trens desta linha foram paralisados, o que causou grandes prejuízos.
Somente em 1900 os trilhos chegaram à sede do município de São Gabriel, completando-se assim o último trecho que faltava para a conexão com a linha Porto Alegre - Uruguaiana, no entroncamento de Cacequi. Nesse sentido, destaca-se o fato de que, em determinado momento, a construção dessa linha deu-se também no sentido norte-sul, partindo de Cacequi. Dessa forma, as obras foram avançando em dois sentidos e a parte norte do município de São Gabriel recebeu os trilhos antes da sede e das localidades do sul. Isso explica o fato de algumas estações secundárias terem sido inauguradas em 1896 e a estação principal e outras secundárias em 1900.
A partir de então, o trem passou a ser o único meio de transporte coletivo, o que transformava a plataforma da estação num dos principais pontos de encontro da cidade. Ali fechavam-se negócios, sabia-se das novidades e notícias chegadas nos jornais de Porto Alegre, com 24 horas de atraso. O transporte ferroviário gerava, em torno da estação, intenso movimento dos "carregadores da estação", como eram popularmente conhecidos. Eles descarregavam as mercadorias que chegavam por trem e distribuíam ao comércio local. Usavam carroças puxadas a cavalo. Por conta disso construiu-se, em 1946, no centro da praça em frente da estação, um Bebedouro Público para saciar a sede dos cavalos.
Além da estação principal, o município de São Gabriel teve mais doze estações, sendo que várias delas estavam vinculadas às charqueadas, que, com o advento das ferrovias, começaram a disseminar-se nessa região, tirando de Pelotas a condição de ser o centro saladeril do Estado. Muitas charqueadas foram sendo construídas junto às estâncias e ao longo da ferrovia. No caso de São Gabriel, ante o avanço dos trilhos, logo tratou-se de construir a Charqueada do Vacacaí, que foi a primeira erguida no município, sendo planejada para coincidir com a chegada da ferrovia que avançava da direção de Bagé. Não previa-se tamanha demora para a chegada dos trilhos até São Gabriel, o que gerou um descompasso que obrigou a charqueada a lançar mão da carreta puxada a bois para escoar sua produção até o porto de Pelotas. Em 1900 foi inaugurada a Estação Vacacaí, próxima à referida charqueada. Além dessa e da estação principal foram construídas mais sete estações secundárias: Azevedo Sodré, Lindolfo Waick, Santa Brígida, Suspiro, Tiaraju, Três Divisas e Von Bock.

FONTES CONSULTADAS:

FIGUEIREDO, Osório Santana. História dos Apelidos Urbanos de São Gabriel. Ed. Pallotti. 1991.
_____. Cooperativa Rural Gabrielense Ltda. 50 Anos na História. As Charqueadas Gabrielenses. São Gabriel 1985. Editora Gráfica Metrópole S/A.
FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Sapiranga
ENDEREÇO: Av. Vinte de Setembro, 3675 A - Centro **MUNICÍPIO:** Sapiranga
LINHA/RAMAL: Porto Alegre - Novo Hamburgo - Canela
CONSTRUTOR: João Corrêa & Irmãos / Augusto Legendre

DATA DE INAUGURAÇÃO: 15.08.1903

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Não
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Bom
VOLUMETRIA: B **COBERTURA:** C **VÃOS:** C **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria.
COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telha cerâmica **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta - esquadrias metálicas.
DETALHES: Uma das águas prolonga-se em forma de alpendre (provavelmente antiga cobertura sobre a plataforma).
OBSERVAÇÕES: Não foram encontradas imagens do prédio original. Segundo informações da prefeitura, o prédio foi reformado e totalmente modificado. Analisando-se fotografia de 1984, o telhado original foi trocado por cobertura plana de cimento amianto e as aberturas substituídas por esquadrias metálicas sem nenhuma relação com as aberturas de madeira utilizadas na época da inauguração. Houve nova reforma em 1996, quando o prédio foi "reconstruído, para Museu, usando uma arquitetura semelhante ao padrão da época". O telhado foi trocado por cobertura de duas águas em telhas cerâmicas, mas as aberturas ainda são metálicas.



PROPRIETÁRIO ATUAL: Prefeitura Municipal de Sapiranga.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Está sendo utilizado como Museu Municipal.

HISTORICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Pelo Decreto nº 262, de 18/12/1899, o Presidente do Estado concede a João Corrêa & Irmão e Augusto Carlos Legendre direito *"à construção, uso e gozo de um Tramway a vapor entre Novo Hamburgo e a Villa de Taquara do Novo Mundo".*
A Estação Sapiranga integra a primeira parte do ramal que faria a ligação Novo Hamburgo – Taquara – Canela, inaugurada em 1903 (até Taquara), onde foram construídas as estações Hamburgo Velho, Campo Bom, Quatro Colônias, Sapiranga, Amaral Ribeiro, Araricá, Campo Vicente, Parobé e Taquara.
Sapiranga aparece como distrito de São Leopoldo a partir de 1920, emancipando-se em 1954.
Insuficiência de dados sobre o município.
Estação secundária: Amaral Ribeiro (demolida).

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.
FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul. Censos do RS 1803-1950. Porto Alegre. 1981.
Informações Prefeitura Municipal de Sapiranga. s/data (junho 2000).

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Unistalda
ENDEREÇO: Recinto Ferroviário 310 **MUNICÍPIO:** Unistalda
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Uruguaiana / Ramal Dilermando de Aguiar - Santiago - São Borja
CONSTRUTOR: 1° Batalhão Ferroviário

DATA DE INAUGURAÇÃO: 1936

DATA DE DESATIVAÇÃO:

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Sim
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS: Sim
TIPOS: Caixa d'água



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Regular
VOLUMETRIA: **COBERTURA:** **VÃOS:** C **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de médio porte com cobertura em quatro águas e características próprias.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Alvenaria. Estrutura de madeira sustentando a cobertura sobre a plataforma.
COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: Telhas de fibrocimento **Nº ÁGUAS:** Quatro
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Três portas de madeira com caixilhos de vidro e duas folhas, possuindo bandeira fixa, e uma porta maior com duas folhas de madeira na fachada da plataforma.
DETALHES: Cunhais com rusticação.
OBSERVAÇÕES: O telhado aparentemente é recente. Existem anexos na parte posterior do prédio.
Não possuímos imagens anteriores da estação para estabelecer se houve modificações.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA - Concessionária ALL.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: ( ) Municipal ( ) Estadual ( ) Federal
TIPO DE PROTEÇÃO: ( ) Tombamento ( ) Outros
LEGISLAÇÃO:
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO:

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Município emancipado de Santiago (ver ficha) em 1995. Sem dados.

FONTES CONSULTADAS:

FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.

_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

FICHA INDIVIDUAL

DENOMINAÇÃO: Estação de Várzea Grande
ENDEREÇO: Bairro de Várzea Grande **MUNICÍPIO:** Gramado
LINHA/RAMAL: Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo - Canela
CONSTRUTOR: João Corrêa & Irmão e Augusto Carlos Legendre

DATA DE INAUGURAÇÃO: 13.10.1922

DATA DE DESATIVAÇÃO: 1963 (quando o ramal foi desativado)

SÍTIO FERROVIÁRIO
TRILHOS: Não
OUTROS PRÉDIOS/EQUIPAMENTOS:
TIPOS:



ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim
VOLUMETRIA: A **COBERTURA:** A **VÃOS:** A **REVESTIMENTOS:**
A - Mantido B - Parcialmente Alterado C - Totalmente Alterado

CATEGORIA/TIPOLOGIA: Estação de pequeno porte de madeira.
MATERIAL/TÉCNICA CONSTRUTIVA: Madeira (paredes de tábuas com mata-junta).
COBERTURA: (x) **BEIRAIS** ( ) **PLATIBANDA** ( ) **OUTROS** **Nº DE PAVIMENTOS:** Um
TELHAMENTO: **Nº ÁGUAS:** Duas
TIPOLOGIA VÃOS: Verga reta. Janelas de guilhotina com caixilhos de vidro.
DETALHES:
OBSERVAÇÕES: Em alguns textos há referências a outra casa de madeira que seria a moradia do mestre de linha. Em imagens da década de 40 aparece a caixa d'água existente no terreno da estação. Não foi averiguado se ainda existem.



PROPRIETÁRIO ATUAL: RFFSA.

NÍVEL DE PROTEÇÃO: (x) **Municipal** ( ) **Estadual** ( ) **Federal**
TIPO DE PROTEÇÃO: (x) **Tombamento** ( ) **Outros**
LEGISLAÇÃO: Lei Municipal nº 1681, de 29/07/1998, através da solicitação do Conselho de Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural - CONPHAC de Gramado.
USO ATUAL E/OU PROJETO DE UTILIZAÇÃO: Planos de criação do Memorial dos Transportes, Museu Mozé Bezzi e Biblioteca.

HISTÓRICO/INFLUÊNCIA NO NÚCLEO URBANO/USOS/INTERVENÇÕES:

Pelo Decreto nº 262 de 18/12/1899, o presidente do Estado concedeu a João Corrêa & Irmão e Augusto Carlo Legendre o direito *"à construção, uso e gozo de um Tramway a vapor entre Novo Hamburgo e a Villa de Taquara do Novo Mundo"*.
O trecho Novo Hamburgo - Taquara foi inaugurado em 1903 sendo, em vista da ampliação do contrato de arrendamento em 1905, entregue à administração da Cia. Auxiliaire em 13/04/1907, que incumbe-se então da continuação do prolongamento até Canela, onde construíram-se as estações de Igrejinha, Três Coroas, Sander, Agente Hallan, Maquinista Maura, Várzea Grande, Gramado e Canela.
As dificuldades para a construção deste trecho foram muito grandes devido à serra, que provocava uma variação de altitude de 29m em Taquara, para 827 em Gramado e 830 em Canela, numa extensão de apenas 48 km. Em face dessas dificuldades a estrada de ferro foi sacrificada em suas condições técnicas, lançando-se mão de material de tração de capacidade reduzida. Quando o trem começava subir a serra, a máquina fazia um imenso esforço para vencer a subida com marcha moderada até Várzea Grande. Como havia um íngreme declive nesse trecho, optou-se por inverter a marcha: calçando a máquina num "virador", o trem contornava o morro em marcha à ré. O local chamava-se "Rabicho". Alguns passageiros que optavam por uma atalho a pé enquanto o trem contornava o morro, desciam na Estação Várzea Grande, o que incrementou muito o comércio nesse local.
Para a construção da Estação Várzea Grande, houve uma doação de terrenos por comerciantes locais, que propuseram ser-lhes concedido o direito de carregar vagões nos armazéns que faziam fundos para a estação. Tal fato demonstra o interesse que a população local tinha na construção da estrada de ferro e da referida estação.
Alguns documentos de Intendência de Taquara (município ao qual Várzea Grande pertencia) evidenciam as expectativas e resultados positivos gerados pela ferrovia. Nesses documentos existem algumas afirmações de como a zona servida pelas ferrovias teve outra dinâmica, crescendo espantosamente a transmissão de propriedade e, no caso de Gramado e Canela, a compra de pinheirais que até então tinham valor nulo, e a abertura de serrarias.
Em 1998, a estação, que é uma secundária do município de Gramado, estava sendo ocupada como moradia por duas famílias.

FONTES CONSULTADAS:

BARROSO, Vera Lucia Maciel. Raízes de Gramado. Porto Alegre: EST. 2000. 2ª edição.
FORTES, Ariosto Borges. Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 1964.
_____. V.F.R.G.S. Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. 1962.

Índice das Estações Ferroviárias por ordem alfabética

Alegrete 86
Bagé 204
Barão 206
Barra do Quarai 80
Barreto (Triunfo) 184
Basílio (Herval) 142
Belisário (Panambi) 208
Bento Gonçalves 110
Bossoroca 210
Cacequi 88
Campo Bom 90
Canela 212
Canguçu 196
Canoas 92
Capão do Leão 144
Capo-Erê (Erechim) 214
Carazinho 186
Carlos Barbosa 112
Catuípe 216
Caxias do Sul 74
Cerrito 218
Cerro Chato (Herval) 146
Cerro Largo 198
Cruz Alta 70
Cruzeiro (Santa Rosa) 178
Curuçu (Santiago) 220
Desvio Rizzo (Caxias do Sul) 222
Dilermando de Aguiar 132
Dom Pedrito 94
Erebango 224
Erechim 114
Estiva (Restinga Seca) 134
Fanfa (Triunfo) 170
Farroupilha 116
Ferreira (Cachoeira do Sul) 226
Forqueta (Caxias do Sul) 162
Garibaldi 118
Gaurama 120
General Câmara 228
General Luz (Triunfo) 172
Getúlio Vargas (Estação) 230
Giruá 232
Guarani das Missões 234
Hulha Negra 148
Ijuí 236
Itaqui 82
Jacuí (Restinga Seca) 238
Jaguarão 96
Jaguari 98
Júlio de Castilhos 240
Maçambará 242
Marcelino Ramos 122
Mata 244
Monte Alegre (General Câmara) 136
Montenegro 76
Nascente (Pedras Altas) 150
Nova Sardenha (Farroupilha) 164
Parobé 246
Passo Fundo 248
Pedras Altas 152
Pedro Osório 58
Pelotas 60
Pinhal (Itaara) 250
Portão 252
Povo Novo (Rio Grande) 154
Quaraí 188
Quinta (Rio Grande) 156
Ramiz Galvão (Rio Pardo) 254
Restinga Seca 256
Rio Grande 62
Rio Pardo 258
Rolador 200
Rosário do Sul 260
Santa Cruz do Sul 262
Santa Maria 66
Santa Rosa 180
Santa Tereza (Bagé) 264
Santana do Livramento 266
Santiago 100
Santo Amaro (General Câmara) 268
Santo Ângelo 270
São Borja 102
São Gabriel 272
São Leopoldo 54
São Luiz Gonzaga 104
São Pedro do Sul 124
São Salvador (Salvador do Sul) 166
Sapiranga 274
Seival (Candiota) 158
Sertão 126
Tupanciretã 190
Umbu (Cacequi) 138
Unistalda 276
Uruguaiana 192
Várzea Grande (Gramado) 278
Vasconcelos Jardim (Nova Santa Rita) ... 174
Viadutos 128
Vila Siqueira (Rio Grande) 106

Proteção - Estações já tombadas (ou com outro tipo de proteção)

1. Nível federal

Santo Amaro (Município de General Câmara) – tombada pelo IPHAN em 1988, dentro do Conjunto Histórico da Vila de Santo Amaro.

2. Nível estadual

Montenegro – tombamento pelo IPHAE em 1983

São Leopoldo – tombamento pelo IPHAE em 1990

Santa Maria - tombamento pelo IPHAE em 2000

Caxias do Sul - tombamento pelo IPHAE em 2001

3. Nível municipal

Santo Ângelo – tombamento em 1984

Passo Fundo – tombamento em 1991

Várzea Grande (Mun. de Gramado) – tombamento em 1998

Campo Bom – declarada de utilidade pública para fins de preservação e tombamento em 1998 (decreto municipal)

Pelotas – tombamento em 1998

Marcelino Ramos – transformada em monumento histórico municipal em 1999 (lei municipal)

Gaurama – tombamento provisório em 1999 (lei municipal)

Rio Grande – Estação Central, Estação de Vila Siqueira e Chalé de Funcionários (Praia do Cassino) - classificadas como edificações de interesse sócio-cultural em 1986 e 1990 (leis municipais)

Santa Maria - parte da mancha ferroviária foi considerada patrimônio histórico e cultural do município, sendo aberto processo de tombamento (lei municipal/1996); tombamento definitivo em 2000.

Carlos Barbosa - tombamento em 1999 (lei municipal)

Uruguaiana - tombamento em 1999 (decreto municipal)

Erechim - parte da mancha ferroviária foi considerada patrimônio histórico e cultural do município, autorizando a abertura do processo de tombamento (setembro/2000).

Rio Pardo - estação incluída na listagem de 35 bens considerados de valor histórico, cultural e de expressiva tradição para a cidade (Plano Diretor do município)

Erebango - tombamento em 2000

Pedras Altas - tombamento em 2001

Solicitações de Tombamento ao IPHAE

Alegrete

Dom Pedrito

Rio Grande

Santana do Livramento

Contratos entre a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e Prefeituras

COMODATOS

Prefeitura Municipal de Campo Bom

Prefeitura Municipal de Pedro Osório

Prefeitura Municipal de Quaraí

CONVÊNIOS

Prefeitura Municipal de Montenegro

Prefeitura Municipal de Pelotas - 1999

Prefeitura Municipal de Santa Maria - 1999

Prefeitura Municipal de São Leopoldo

TERMOS DE PERMISSÃO DE USO – TPU

Prefeitura Municipal de Barão

Prefeitura Municipal de Cacequi – 001120231/99

Prefeitura Municipal de Dom Pedrito

Prefeitura Municipal do Herval – Prédio da Estação de Basílio - 001120205/95

Prefeitura Municipal de Itaqui – 001120200/93

Santos Reis - Município de Montenegro

VENDA

Bagé, Farroupilha, General Câmara, Santo Amaro, Gramado, Maratá, Parobé, Pedras Altas, Porto Alegre, Inspetor Goulart (Município de Santa Maria), Santa Rosa

DESAPROPRIAÇÕES

Maçambará, Carlos Barbosa

COMODATOS ENTRE CONCESSIONÁRIA (ALL) E PREFEITURAS

Estação

Cruz Alta

Erebango

COMODATOS EM ANDAMENTO

Marcelino Ramos, Gaurama, Erechim, Santiago, Alegrete

Créditos Fotográficos

Capa - Imagem cedida pelo Museu do Trem. Estação de Pedro Osório. Autor Desconhecido. S/data

Adriana Nunes pp. 86, 134, 138, 238, 256, 262

Arquivo IPHAE pp. 58, 66, 96, 144, 162, 212, 218, 264, 270

Arquivo Histórico de Erechim p. 214

Arquivo Histórico e Museu de Canoas p. 92

Associação Pró-Cultura de Santa Cruz do Sul p. 50

Lindonês Demarchi / Prefeitura Municipal de Garibaldi p. 118

Museu Imperial de Petrópolis p. 17

Museu Municipal de Montenegro p. 33

Museu do Trem – São Leopoldo pp. 28, 29, 31, 54

Núcleo de Pesquisas Históricas "Tarcísio Taborda" – Bagé – pp. 30, 204

Prefeitura Municipal de Barão p. 206

Prefeitura Municipal de Caxias do Sul pp. 74, 222

Prefeitura Municipal de Campo Bom p. 90

Prefeitura Municipal de Parobé p. 246

Prefeitura Municipal de Rio Pardo p. 258

Prefeitura Municipal de Santa Rosa pp. 178, 180

Prefeitura Municipal de Sapiranga p. 274

Prefeitura Municipal de Uruguaiana p. 192

Romualdo Crestani / Prefeitura de Farroupilha pp. 116, 164

Solange Brum / SEDAC pp. 88, 98, 100, 102, 104, 114, 120, 122, 124, 126, 128, 132, 186, 198, 200, 208, 210, 216, 220, 224, 226, 230, 232, 234, 242, 244, 248, 276

Vitor Soares Filho / SEDAC pp. 41, 60, 62, 70, 76, 80, 82, 94, 106, 110, 112, 136, 142, 146, 148, 150, 152, 154, 156, 158, 166, 170, 172, 174, 184, 188, 190, 196, 228, 236, 240, 250, 252, 254, 260, 266, 268, 272, 278

Vinicius Schleiniger – Fotografia publicada na *Revista Commemorativa do Primeiro Centenário de Santa Maria (1814-1914)* – Editora UFSM p. 32

Referências Bibliográficas

AMARAL, Attila do. Primórdios e Desenvolvimento do Transporte Ferroviário no Rio Grande do Sul. [s.n]. 1969.

COSTA, Emília Viotti da. Da Monarquia à República – Momentos Decisivos. 6ª ed.1994. São Paulo: Brasiliense. 1ª ed. 1987.

DIAS, José Roberto de Souza. 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.

FABRIS, Annateresa (org.) Ecletismo na Arquitetura Brasileira. São Paulo: Nobel; Editora da Universidade de São Paulo, 1987.

FORTES, Ariosto Borges – Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Suas Estações e Paradas. Porto Alegre. [s.n.]1962.

FREYRE, Gilberto. Ferro e Civilização no Brasil. RJ: Record, 1988.

Fundação de Economia e Estatística. De Província de São Pedro a Estado do Rio Grande do Sul – Censos do RS 1803-1950. Porto Alegre, 1981.

ISAIA, Antônio. As Estradas de Ferro no Brasil Império, no Rio Grande do Sul e em Santa Maria. IN: Guia Geral do Município. Santa Maria. 1983.

KLIEMANN, Luiza Helena Schmitz. A Ferrovia Gaúcha e as Diretrizes da Ordem e Progresso – 1905-1920. *Estudos Ibero-Americanos,* vol 3 (2). Dezembro de 1977.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

Rede Ferroviária Federal S.A. Superintendência Regional Porto Alegre Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul. [s.n.] [s/data]

_____. Superintendência de Patrimônio. Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991.