

12° PROJETER
REEXISTIR NO MUNDO CONTEMPORÂNEO
interpretar, conservar e transformar
14 a 17/10 | Pelotas | Rio Grande do Sul | Brasil **2025**

Cartografias de um Patrimônio: As temporalidades construtivas do Pátio Ferroviário de Pelotas

Eixo Temático: Interpretar

LOS SANTOS, Alexandra de

Mestranda | PROGRAU - UFPel | alexsandradasosa1@hotmail.com

SOUKEF JUNIOR, Antonio

Professor Visitante PROGRAU - UFPel | asoukef@gmail.com

SILVEIRA, Aline Montagna

Professora Associada | PROGRAU - UFPel | alinemontagna@yahoo.com.br

Resumo

Este artigo faz parte da pesquisa de mestrado da autora, a qual integra o Projeto “Cidades de médio porte do extremo do sul do Brasil e em zona de fronteira: qualificação e proposição de espaços públicos sensíveis às relações intergeracionais, inclusivas e sustentáveis” do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas (UFPel), o estudo recebe apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ) por meio de uma bolsa de pós-graduação. A pesquisa tem como objeto de estudo a Estrada de Ferro Rio Grande - Pelotas - Bagé, com enfoque no estudo do palimpsesto (Pesavento, 2004) dos pátios ferroviários das três cidades supracitadas. Neste texto será apresentado a cronologia construtiva do pátio ferroviário da cidade de Pelotas (RS). Para tanto, foi utilizado a cartografia, as fotografias, a documentação arquitetônica e os Relatórios da VFRGS. O estudo busca contribuir para o reconhecimento do valor histórico e arquitetônico do conjunto, ao reunir e sistematizar informações a partir de fontes primárias.

Palavras-chave: Arquitetura e Urbanismo; Patrimônio Cultural; Patrimônio Ferroviário; Ferrovia; Pelotas/ RS.

Cartographies of a Heritage: The construction temporalities of the Pelotas Railway Yard

Abstract

This article presents a study developed within the scope of the author's master's research, linked to the project "Medium-sized cities in the extreme south of Brazil and in border areas: qualification and proposal of public spaces sensitive to intergenerational, inclusive, and sustainable relationships", part of the Graduate Program in Architecture and Urbanism (PROGRAU) at the Federal University of Pelotas (UFPel). Funded by the National Council for Scientific and Technological Development (CNPq), the research investigates the Rio Grande – Pelotas – Bagé Railway, with a focus on the palimpsest (Pesavento, 2004) of the railway yards in these three cities. This article specifically addresses the construction chronology of the railway yard in Pelotas (RS), drawing on cartographic sources, photographs, architectural documentation, and VFRGS reports. The study contributes to the recognition of the historical and architectural value of the site through the collection and systematization of primary data.

Key words: Architecture and Urbanism; Cultural Heritage; Railway Heritage; Railway; Pelotas/RS.

Cartografías de un Patrimonio: Las temporalidades de la construcción del Patio Ferroviario de Pelotas

Resumen

Este artículo presenta un estudio desarrollado en el marco de la investigación de maestría del autor, vinculada al proyecto "Ciudades medias en el extremo sur de Brasil y en zonas fronterizas: cualificación y propuesta de espacios públicos sensibles a las relaciones intergeneracionales, inclusivas y sostenibles", del Programa de Posgrado en Arquitectura y Urbanismo (PROGRAU) de la Universidad Federal de Pelotas (UFPel). Financiada por el Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (CNPq), la investigación aborda el Ferrocarril Río Grande – Pelotas – Bagé, con énfasis en el concepto de palimpsesto (Pesavento, 2004) aplicado a los patios ferroviarios de estas tres ciudades. Este artículo se centra en la cronología de construcción del patio ferroviario de Pelotas (RS), a partir de fuentes cartográficas, fotografías, documentación arquitectónica e informes de la VFRGS. El estudio contribuye al reconocimiento del valor histórico y arquitectónico del conjunto mediante la recopilación y sistematización de datos primarios.

Palabras clave: Arquitectura y Urbanismo; Herencia cultural; Patrimonio ferroviario; Ferrocarril; Pelotas/RS.

1 Introdução

Na década de 1850, inauguraram-se as primeiras ferrovias no país, fazendo com que houvesse um aumento exponencial de projetos de estradas de ferro em discussão nas Assembleias Provinciais. O país enfrentou dificuldades para obter recursos para a implementação dessas propostas, além dos conflitos de interesse sobre as regiões que deveriam receber as estradas de ferro (Prohmann, 2022).

No Rio Grande do Sul, os primeiros projetos começaram a ser discutidos por volta de 1866, entretanto,

O Rio Grande do Sul como província limítrofe com o Prata, região de distúrbios desde o período colonial entre espanhóis e portugueses, condicionava o Império a um tratamento diferenciado. Portanto, se nas outras províncias as linhas férreas eram construídas segundo interesses particularistas das elites locais sem nenhum plano regional e muito menos de viação nacional, o Rio Grande do Sul pela sua posição estratégica teve um projeto de viação. (Ransolin, 1999, p.14).

Dessa forma, a zona de fronteira teve um papel primordial nos projetos de malha ferroviária para o estado, uma vez que as disputas pelo território vinham desde o período colonial, e outras mais recentes, como o conflito da Cisplatina, a luta com os caudilhos platinos, e a Guerra do Paraguai (Ransolin, 1999).

Em 1872, José Ewbank da Câmara elaborou um projeto para a construção de uma malha ferroviária denominada “Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comercial e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul” que se tornou a base ferroviária do futuro estado (Figura 1). Essa proposta previa a criação de linhas-tronco nos sentidos norte-sul e leste-oeste (Finger, 2013).

Figura 1. Carta da Província do Rio Grande do Sul de 1875, com a indicação em linhas vermelhas do Projeto de José Ewbank da Câmara



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira.

A experiência precursora no estado "(...) foi bem mais modesta e sossegada, embora tenha sido notória a alteração econômica e social que ela começou a processar" (Isaia, 1983. p.4). A primeira linha a ser construída no sul seguiu a experiência do restante do país, tendo o capital britânico como primeiro financiador.

A linha denominada Tronco Sul, aprovada no mesmo Decreto Imperial de 1873, o qual autorizou a Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana (Finger, 2013), foi planejada para ser realizada em duas etapas. A primeira previa a construção do trecho "(...) de Rio Grande a Bagé, e passando por Pelotas, Pedras Altas e Candiota, onde ramais partiriam rumo às minas de carvão; a segunda, ligaria Bagé a Alegrete, passando por Dom Pedrito e Rosário." (Dias, 1986, p. 126).

Antes de sua construção e aprovação, um estudo realizado por Eduardo José de Moraes¹ questionava o traçado paralelo à fronteira, afirmando que

¹Engenheiro Geógrafo e Civil pela Escola Central do Império. Foi também Intendente de Obras do Rio de Janeiro.

(...) apesar de sua importância, não deve ser servida pelo traçado principal da linha férrea sul, porque, achando-se esta cidade situada muito próxima a fronteira, obrigaria grande extensão da estrada de ferro projetada a correr próxima e paralela à nossa linha divisória; o que seria inconvenientíssimo sob o ponto de vista militar, além de dificultar as condições técnicas do traçado, que assim seria obrigado, aumentando inutilmente o seu percurso, a abandonar um ponto da coxilha² ou do grande planalto (...). (Moraes, 1876, p. 273)³

A proposta tinha como justificativa a mesma do restante do estado, de proteção da produção contra o comércio fronteiriço, além de facilitar e atrair imigrantes para a região, tendo em vista a ocupação do território como estratégia para a segurança da fronteira (Ransolin, 1999), e conectar o tripé econômico gado-charque-porto. Entretanto, de acordo com Schmitz (2013) “apesar de esta linha ser sempre colocada como responsável do eixo gado-charque-porto, este serviço se deu, efetivamente, somente vinte anos após a inauguração da via férrea.” (Schmitz, 2013, p. 128).

A investigação sobre os remanescentes da Estrada de Ferro Tronco Sul⁴, localizada na região sul do Rio Grande do Sul, apresentada neste texto faz parte da pesquisa de mestrado em andamento da autora. Seu objetivo principal é analisar a espacialidade dos pátios ferroviários pertencentes à Estrada de Ferro supracitada, por meio de mapeamentos com sobreposições e/ou remoções de camadas ao longo do tempo, a partir do entendimento desses remanescentes como um palimpsesto (Pesavento, 2004) que a autora define como sendo

(...) os pergaminhos nos quais se apresentava a escrita sucessiva de textos superpostos, mas onde a raspagem de um não conseguia apagar todos os caracteres antigos dos outros precedentes, que se mostravam, por vezes, ainda visíveis, possibilitando uma recuperação. (Pesavento, 2004, p. 26).

Nessa perspectiva, este artigo apresenta o mapeamento do Pátio Ferroviário da cidade de Pelotas. As fontes de pesquisa permitiram investigar e representar graficamente, além da espacialidade, as temporalidades construtivas do objeto estudado, por meio de fotografias, de projetos arquitetônicos, de relatórios da

²Coxilha é uma denominação para uma colina, geralmente coberta por pastagem, que pode ser de pequeno, médio ou grande porte. Essas elevações no terreno são muito comuns no Rio Grande do Sul e no Uruguai, no bioma Pampa.

³Este trecho teve uma correção na grafia.

⁴Essa linha foi incorporada à extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA) em 1959.

Viação Férrea do Rio Grande do Sul e da cartografia. Esta investigação justifica-se uma vez que, além dos estudos históricos e documentais, analíticos e descritivos, iconográficos e comparativos,

Devem-se registrar e analisar os edifícios, tanto aqueles destinados à produção propriamente dita, quanto os demais tipos de construção que podem compor o complexo (como escola, ambulatório e moradia) - com sua configuração arquitetônica e espacial, suas técnicas e sistemas construtivos. (...) É necessário ainda dar a implantação desses edifícios e sua articulação com o bairro, a cidade ou território, suas relações com os meios de transporte, etc. (Kühl, 2008, p.46)

A partir da compreensão da importância do registro e análise destes complexos formados pelos remanescentes ferroviários, foi realizado o estudo do Pátio localizado junto à Estação Central da cidade de Pelotas, buscando contribuir como subsídio teórico para sua preservação. Os procedimentos metodológicos utilizados baseiam-se nas categorias da Arqueologia Industrial. Neste trabalho serão apresentados os resultados parciais desta pesquisa.

2 O Pátio Ferroviário de Pelotas

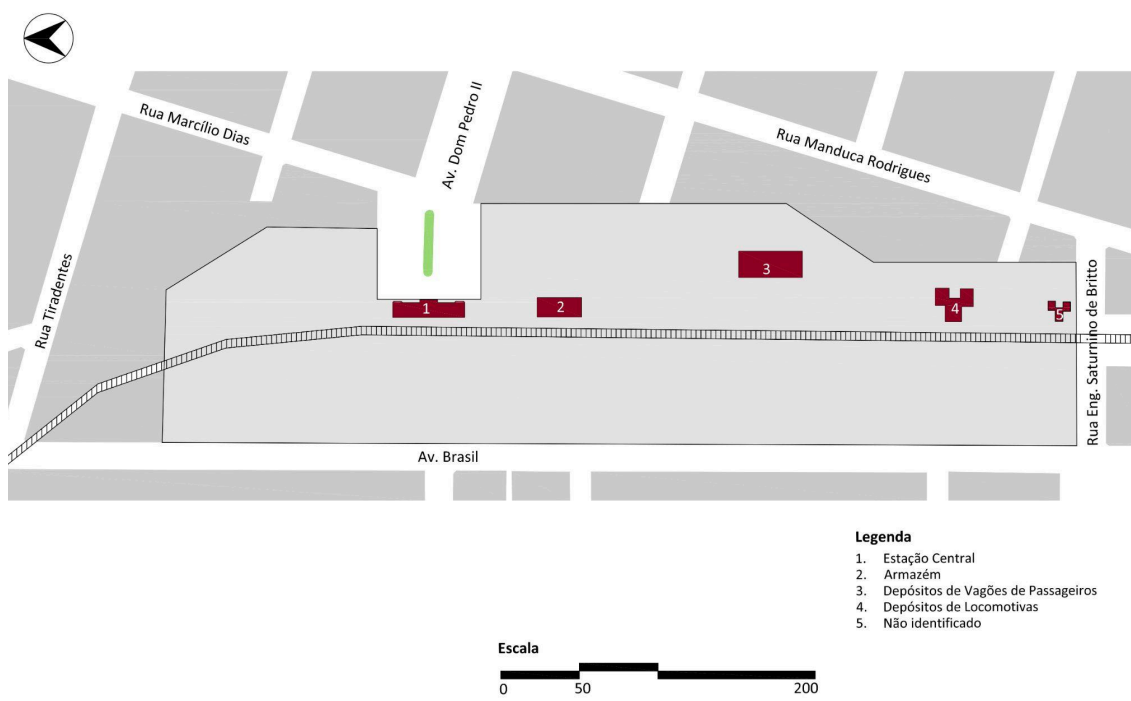
O Pátio Ferroviário de Pelotas, quando da inauguração da estrada de ferro em 1884, localizava-se em uma zona caracterizada como borda da cidade já consolidada e urbanizada. O desenvolvimento da área posterior à Estação se deu apenas no início do século XX, com a criação do Bairro Dr. Augusto Simões Lopes, além do limite oeste da cidade, delimitado pelo leito do arroio Santa Bárbara. No ano da inauguração, o pátio possuía poucas edificações com destaque para um entorno vazio, conforme registro do fotógrafo Augusto Amoretty, em 1884 (Figura 2). A partir dessa documentação podemos compreender como esse espaço era ainda no século XIX, e realizar o primeiro mapeamento (Figura 3).

Figura 2: Fotografia da Estação de Pelotas, 1884.



Fonte: Augusto Amoretty. Itaú Cultural.

Figura 3: Pátio Ferroviário de Pelotas em 1884.

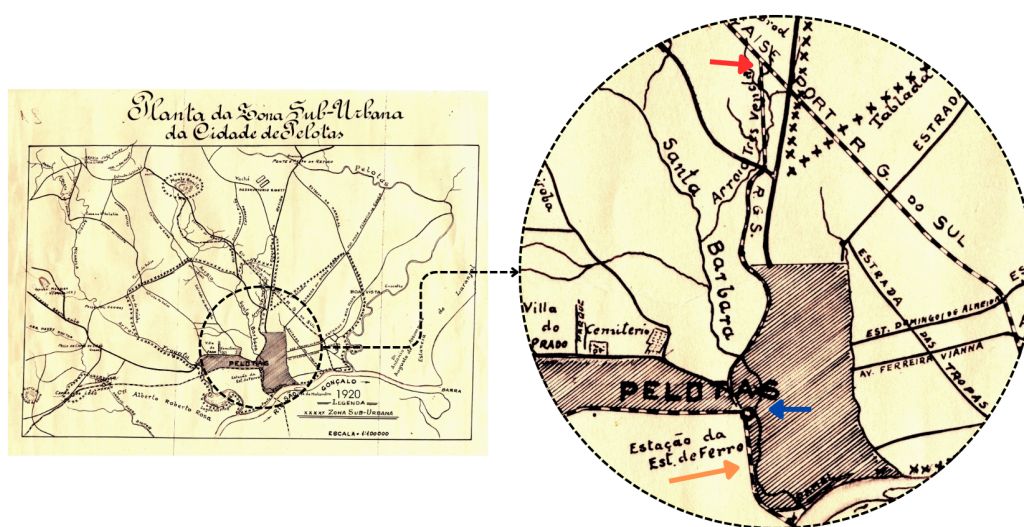


Fonte: A autora, 2025.

Os documentos do início do século XX destacam a conexão que a linha tronco possuía com a estrada de ferro que transportava o material para a

construção dos Molhes da Barra, em Rio Grande. Nesse sentido, percebe-se a importância que o pátio ferroviário de Pelotas tinha, para além da conexão com o porto da cidade, o vínculo com as importantes obras da região. No mapa da área suburbana de Pelotas de 1920 podemos identificar as integrações dos ramais com a linha tronco (Figura 4).

Figura 4: Planta da Zona Suburbana da Cidade de Pelotas, 1920.

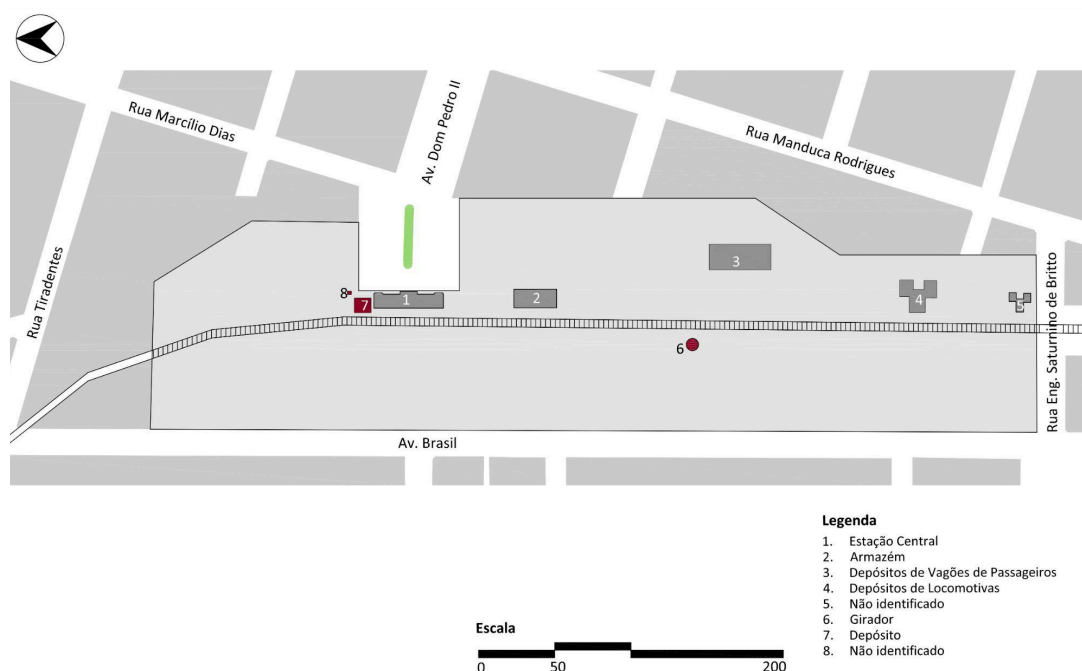


Fonte: NEAB, editada pela autora.

Na imagem acima, destacamos com a seta vermelha o entroncamento da linha Monte Bonito - Canal de São Gonçalo com o ramal que ia até a Estação de Pelotas, passando pela junção, indicada pela seta azul, a qual conectava este ramal à linha tronco que vinha de Bagé. De acordo com o Relatório de Obras e Viação Públicas de 1911, essas linhas já tinham sido concluídas. Diante disso, há a hipótese de que haviam edificações no pátio ferroviário de Pelotas que pertenciam à *Cia. Française du Port du Rio Grande do Sul*, que possuía a concessão para as obras em Rio Grande, todavia a pesquisa ainda não identificou essas construções.

Com base nas documentações dessas primeiras décadas do século XX foi possível realizar o segundo mapeamento do pátio ferroviário de Pelotas (Figura 5), tendo como base o Mapa da Cidade de Pelotas de 1909.

Figura 5: Pátio Ferroviário de Pelotas em 1900 a 1920



Fonte: A autora, 2025.

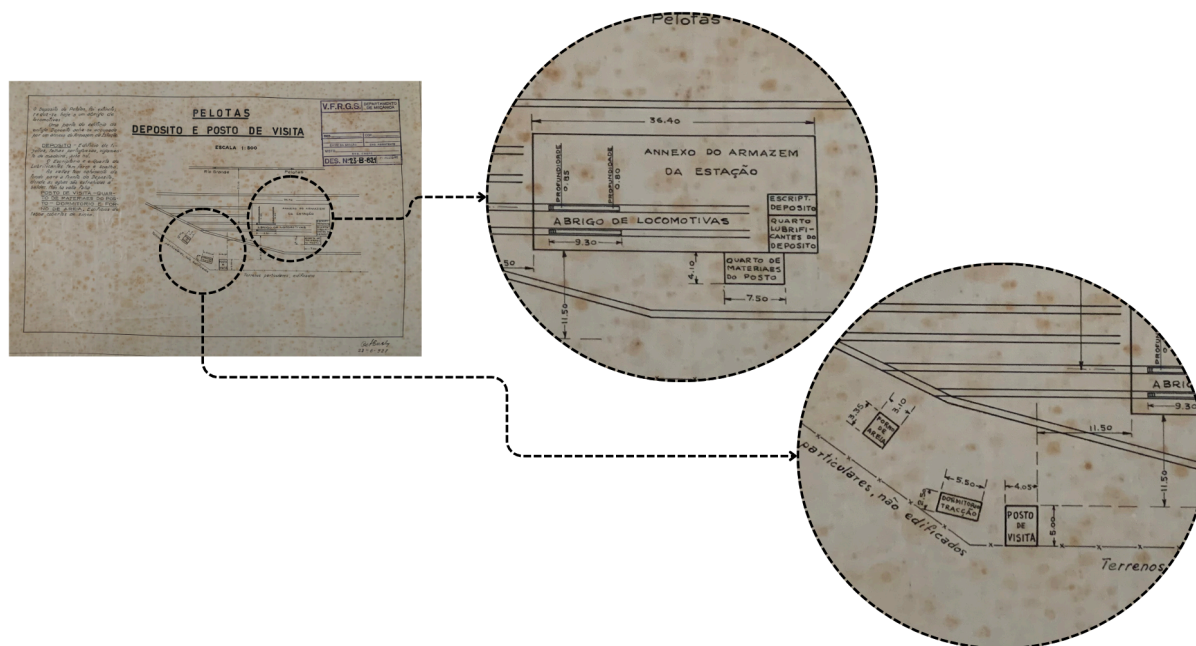
No fim da de 1910, uma série de acontecimentos foram determinantes para os rumos da ferrovia gaúcha. A Primeira Guerra Mundial ocasionou problemas econômicos na *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, concessionária da linha. A crise financeira culminou na greve dos ferroviários em 1917, a qual resultou em problemas com os setores produtivos e má conservação da estrada. Diante disso, o Estado do Rio Grande do Sul resolveu pela encampação, dando origem à Viação Férrea do Rio Grande do Sul. A partir desse momento, inicia-se um processo de renovação nas instalações dos pátios ferroviários e nos trilhos.

Em 1920 e nos anos seguintes, diversas alterações foram realizadas no pátio de Pelotas. De acordo com o Relatório da Companhia, datado de 1927, foram realizadas as seguintes obras: conclusão da construção de uma balança e de uma casa para bombeiro.

A documentação arquitetônica também é uma importante fonte para compreender as transformações no espaço. De acordo com Projeto do Depósito e

do Posto de Visitas (Figura 6), datado de 1928, foi possível compreender esse trecho do pátio ferroviário. Este projeto também contém informações importantes para analisar a cronologia construtiva, uma vez que descreve sobre a extinção de edifícios e a mudança de uso.

Figura 6: Projeto Arquitetônico do Depósito e Posto de Visitas em Pelotas, 1928.



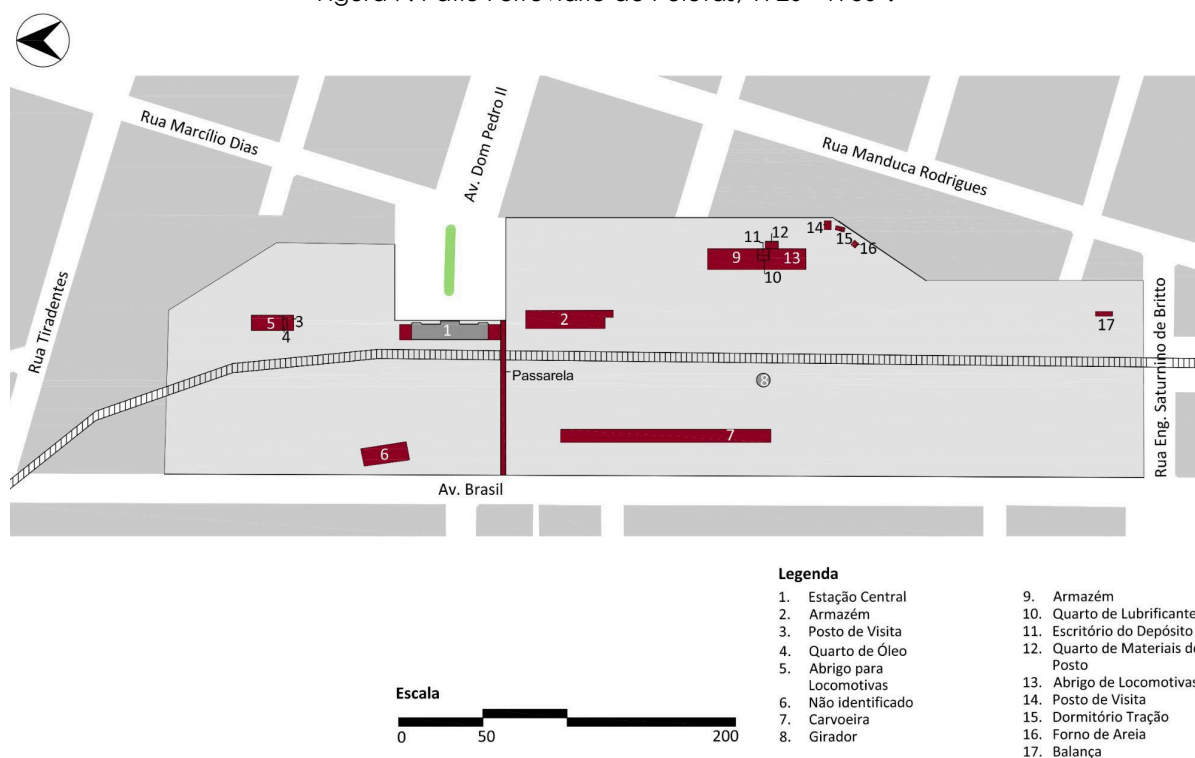
Fonte: Museu do Trem, 2023, editado pela autora.

Além disso, o projeto também apresenta a materialidade desta edificação: “DEPÓSITO: Edifício de Tijolos, telhas portuguesas, vigamento de madeira, piso nú. O Escritório e o Quarto de Lubrificantes tem forro e assoalho. (...) POSTO DE VISITA - QUARTO DE MATERIAIS DO POSTO - DORMITÓRIO E FORNO DE AREIA: Edifícios de taboa cobertos de zinco.”

Já no Relatório de 1929 constam como obras realizadas: o aumento do prédio da Estação e o armazém de mercadorias, além da reparação geral da Casa do Chefe do Depósito e do Mestre da Linha⁵. Diante disso, foi possível realizar o mapeamento desta década (Figura 7).

⁵ Os edifícios destinados à moradia ainda não foram localizados pela pesquisa.

Figura 7: Pátio Ferroviário de Pelotas, 1920 - 1930⁶.



Fonte: A autora, 2025.

Na década de 1930, a preocupação com a situação financeira, devido a queda da bolsa de NY, da VFRGS é apresentada de forma contundente nos relatórios. O documento de 1931, assinado pelo então Diretor Geral Engenheiro Fernando Olyntho de Abreu Pereira e apresentado ao Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Dr. Francisco Rodolpho Simch, afirmava que

Ainda com o intuito de diminuir as despesas de custeio, a administração vem introduzindo constantes aperfeiçoamentos nos órgãos das locomotivas destinados à queima eficiente e econômica do carvão nacional e instalando, nos pontos de abastecimento deste combustível, modernas carvoeiras com dispositivos automáticos para o fornecimento completo de um tender de locomotiva, em poucos minutos. (Pereira, 1931. p. 16).⁷

Diante disso, os projetos de expansão e reformas das instalações dos pátios ferroviários tinham como justificativa a melhoria dos serviços e uma o aperfeiçoamento da administração.

Já o Relatório de 1933 discorre acerca da concorrência rodoviária. De acordo com Memorial enviado pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul ao

⁶A passarela da Estação aparece em um projeto de 1927.

⁷Grafia atualizada pela autora.

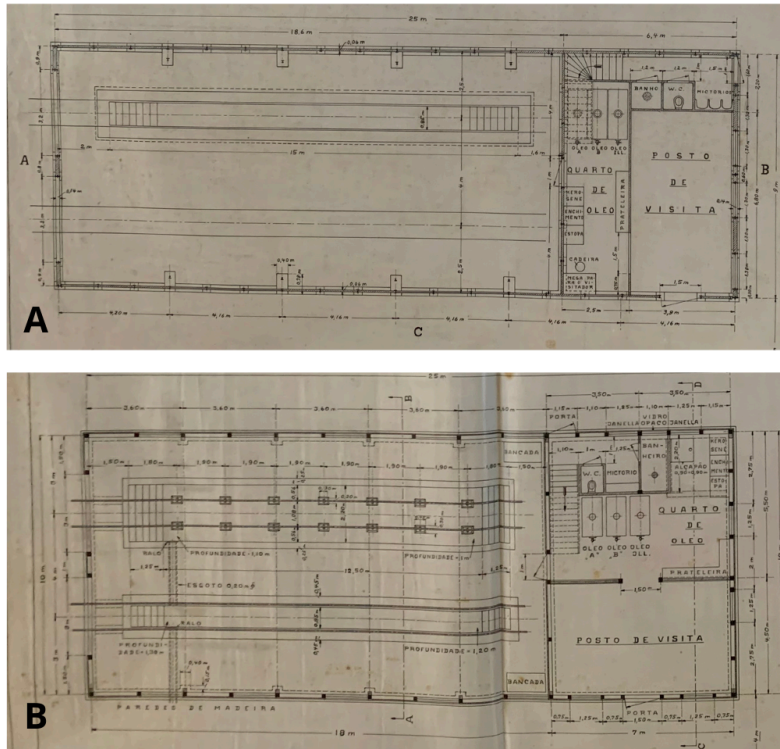
Ministério da Fazenda, “A concorrência dos automóveis às linhas férreas está pois causando uma profunda modificação da economia pública e se providências severas não forem postas em execução ela tenderá a se agravar.” (p. 16)⁸. O texto conclui ainda que, no ano de 1933, houve uma melhora no coeficiente de tráfego da VFRGS desde a encampação. Entretanto, há uma constante preocupação da Diretoria em colocar o interesse da economia rio-grandense acima de tudo, tendo em vista a depressão econômica do período (Pereira, 1933).

Em 1937, destaca-se o interesse da viação na construção de edifícios destinados aos serviços da rede, mas também à moradia dos funcionários. Diante disso, a diretoria designou uma Comissão específica para estudos de bairros ferroviários nos principais núcleos das estradas, tendo como base as “(...) cidades-jardins, providas das condições de higiene e salubridade, que se fazem necessárias na vida atual.” (Pereira, 1937, p. 37).

Neste mesmo documento, constam como projetos executados: o Abrigo de Locomotivas; na Casa do Chefe do Depósito foi construída uma cozinha e realizada uma reforma geral; e no Depósito de Inflamáveis e no Alojamento dos trabalhadores da tração foi realizada uma reparação. O projeto do Abrigo de Locomotivas, de acordo com a documentação arquitetônica, não se caracteriza como um edifício novo, mas sim uma remodelação (Figura 7). Na imagem, a imagem A é o edifício existente e o B, o mesmo depois da remodelação. Dessa forma, o mapeamento desta década se manteve igual ao anterior, com destaque para a reforma supracitada (Figura 8).

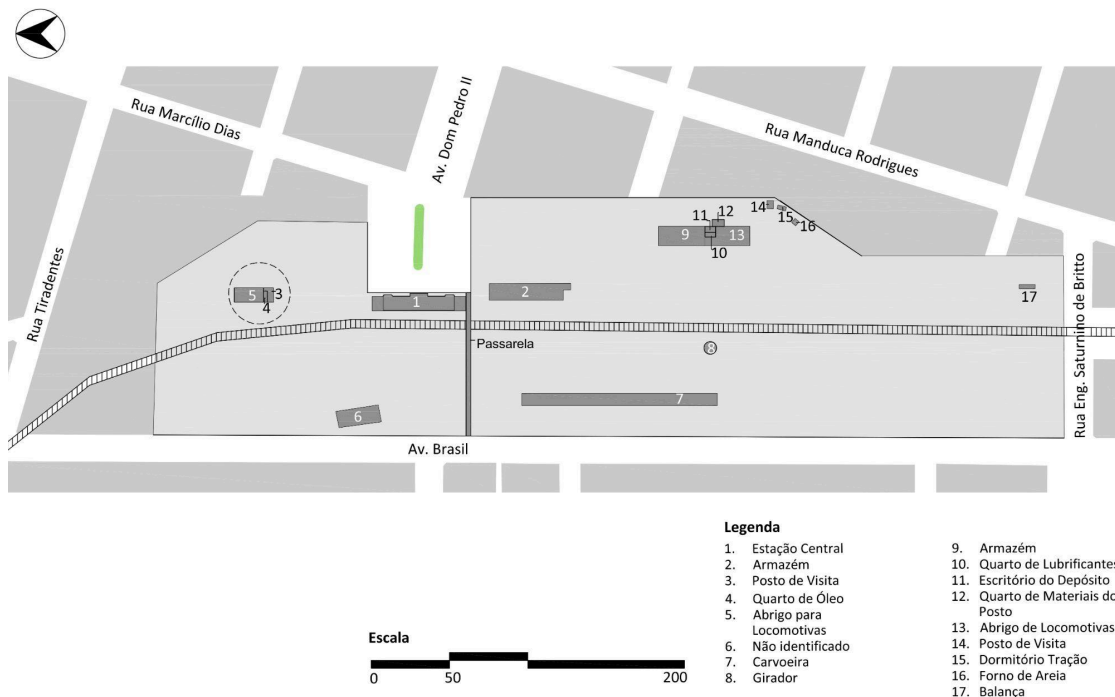
Figura 7: Remodelação do Abrigo de Locomotivas.

⁸Grafia modificada pela autora.



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, 2023. Editado pela autora.

Figura 8: Pátio Ferroviário de Pelotas em 1930



Fonte: A autora, 2025.

Na década seguinte há uma escassez de fontes documentais que permitam o mapeamento das temporalidades construtivas. No relatório de 1941, há uma menção a construções de casas para máquinas e instalações hidráulicas, e no ano de 1942, está descrito o aumento do armazém⁹. Além disso, o relatório de 1945 menciona a ampliação do recinto da cidade de Pelotas. Entretanto, não há maiores explicações sobre essa alteração. Diante disso, o estudo delimita o mapeamento até a década de 1930.

Há diversos motivos pelos quais a cidade carece de documentação histórica referente aos períodos posteriores à década de 1930. Uma das hipóteses está relacionada ao encerramento do Banco Pelotense (Santos, 2020), e outra, à diminuição da produção de charque na cidade (Pesavento, 2014).

Diante disso, pode-se considerar que o declínio da economia pelotense pode ter repercutido na perda da relevância do pátio ferroviário da cidade, ocasionando a diminuição de melhorias no espaço. Nesse sentido, a falta de fontes documentais das décadas posteriores a 1930, pode estar diretamente ligada a estas questões.

3 Considerações Finais

A investigação das temporalidades construtivas do Pátio Ferroviário de Pelotas permitiu um olhar aprofundado e um início de sistematização de informações baseado na documentação existente para este patrimônio, destacando sua importância no desenvolvimento econômico da cidade. Esse estudo, ao reunir e sistematizar informações a partir de fontes cartográficas, fotográficas e documentais, busca contribuir para o reconhecimento do valor histórico e arquitetônico do conjunto ferroviário.

⁹Neste relatório há uma menção a construção do Laboratório de Análises de Carvão na Estação do Ramal Fluvial de Pelotas. Também há documentação arquitetônica desta edificação. Entretanto, como não está no recorte espacial deste trabalho, não será apresentado.

5 Referências Bibliográficas

Dias, J. R. de S.. **Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil meridional**. Editora Rios: São Paulo. 1986.

Finger, A. E. **Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. 2013. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília – Unb – Brasília, 2013.

ISAIA, Antônio. **As estradas de ferro no Brasil Império, Rio Grande do Sul e em Santa Maria**. In: Santa Maria – Livro Guia Geral, Santa Maria, 1983.

Kühl, B. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2008.

PESAVENTO, S. J. **Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano**. In. Revista Estudos Históricos. Rio de Janeiro. vol. 8, nº 6, 1995, p. 279-290. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/reh/article/view/2008/1147>.

PESAVENTO, S. J. **História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Martins Livreiro Editora, 2014.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. 2014. Dissertação (Mestrado profissional em Preservação do Patrimônio Cultural). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro, 2014.

Ransolin, A. F. **As Ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870-1920): Um Estudo Comparativo**. São Leopoldo: UNISINOS, 1999. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 1999.

SANTOS, K. R. **Banqueiros e coronéis: um estudo sobre as relações políticas e econômicas das elites locais com o Banco Pelotense (1906–1931)**. 2020. 102 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2020. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/ppgh/files/2021/02/Banqueiros-e-coroneis-um-estudo-sobre-as-relacoes-politicas-e-economicas-das-elites-locais-com-o-Banco-Pelotense-1906-1931.pdf>. Acesso em: 18 abr. 2025.

SCHMITZ, Maira Eveline. **Nas asas do vapor: construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX – início do séc. XX)**. 2013. Dissertação (Mestrado em

História) Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pelotas - UFPel - Pelotas, 2013.

6 Fontes Documentais Digitais

Estação de Pelotas, Estrada de Ferro Rio Grande a Bagé, Rio Grande do Sul. Disponível em: <https://enciclopedia.itaucultural.org.br/obras/96407-estacao-de-pelotas-estrada-de-ferro-do-rio-grande-a-bage-rio-grande-do-sul>.

Estudos definitivos da linha de Cangussú variante da estrada de ferro do Rio Grande a Alegrete: memoria justificativa apresentada, 1876. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/242368>.

Relatório de 1927 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000514&m=376&n=00043.

Relatório de 1933 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3499&n=relatorioviaferrea1933.

Relatório de 1937 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3501&n=relatorioviaferrea1937.

Relatório de 1941 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3505&n=relatorioviaferrea1941.

Relatório de 1942 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3506&n=relatorioviaferrea1942.

Relatório de 1945 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3509&n=relatorioviaferrea1945.

7 Fontes Documentais Físicas

- Acervo Museu do Trem de São Leopoldo

Projetos Arquitetônicos:

Depósito e Posto de Visitas. 1928

Abrigo para locomotivas e Posto de Visita em Pelotas. 1929.

Localização do Abrigo para locomotivas e Posto de Visita em Pelotas. 1929

- Núcleo de Estudos da Arquitetura Brasileira

Mapas:

Mapa da Área Sub-Urbana de Pelotas, 1920.

Mapa da Cidade de Pelotas, 1909.

- Hemeroteca Digital Brasileira

Documentos:

Relatório do Ministério de Obras e Viação, 1911.