



ARQUIMEMÓRIA 6
SALVADOR-BAHIA-BRASIL 2024

A IMPORTÂNCIA DA PRESERVAÇÃO DOS EDIFÍCIOS REMANESCENTES DA LINHA RIO GRANDE-BAGÉ

THE IMPORTANCE OF PRESERVING THE REMAINING BUILDINGS OF THE RIO GRANDE-BAGÉ LINE

LA IMPORTANCIA DE LA PRESERVACIÓN DE LOS EDIFICIOS REMANENTES DE LA LÍNEA RIO GRANDE-BAGÉ

Eixo 4 – As reflexões sobre o patrimônio

Antonio Soukef Júnior

Doutorado. Professor Visitante do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL)

asoukef@gmail.com

Antonio Busnardo Filho

Doutorado. Professor Programa de Mestrado do UNIVAG Centro Universitário

antbusnardo@gmail.com

Alexsandra de los Santos

Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL)

alexsandradarosa1@hotmail.com



ARQUIMEMÓRIA 6

SALVADOR-BAHIA-BRASIL 2024

Resumo: Este trabalho faz parte de uma pesquisa em andamento dedicada ao estudo do Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul, em especial à Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé. Originalmente projetada para proteger o território brasileiro de possíveis ameaças externas, esta linha férrea desempenhava um papel estratégico na defesa da fronteira. Ao longo do tempo, o traçado sofreu várias alterações, incluindo a criação e desativação de estações intermediárias. O objetivo proposto é avaliar o grau de fragmentação dos seus remanescentes físicos e determinar se ainda podem ser considerados um conjunto ao qual são atribuídos valores culturais reconhecidos pelos diferentes grupos sociais. A metodologia empregada inclui pesquisa documental, levantamento de campo e entrevistas com especialistas e moradores locais. Essas abordagens permitem uma análise abrangente dos aspectos históricos, arquitetônicos e sociais associados à ferrovia.

palavras-chave: Patrimônio Ferroviário, Valores Culturais, Ferrovia Rio Grande - Bagé.

Abstract: *This work is part of an ongoing research dedicated to the study of the Railway Heritage of Rio Grande do Sul, particularly the Rio Grande - Bagé Railway. Originally designed to protect Brazilian territory from possible external threats, this railway played a strategic role in defending the border. Over time, the route underwent several modifications, including the creation and deactivation of intermediate stations. The proposed objective is to assess the degree of fragmentation of its physical remnants and determine whether they can still be considered a coherent set to which cultural values recognized by different social groups are attributed. The methodology employed includes documentary research, field surveys, and interviews with experts and local residents. These approaches enable a comprehensive analysis of the historical, architectural, and social aspects associated with the railway.*

Key-words: *Railway Heritage, Cultural Values, Rio Grande - Bagé Railway.*

Resumen: *Este trabajo forma parte de una investigación en curso dedicada al estudio del Patrimonio Ferroviario de Rio Grande do Sul, en especial del Ferrocarril Rio Grande - Bagé. Originalmente diseñado para proteger el territorio brasileño de posibles amenazas externas, esta línea férrea desempeñaba un papel estratégico en la defensa de la frontera. Con el tiempo, el trazado sufrió varias modificaciones, incluidas la creación y desactivación de estaciones intermedias. El objetivo propuesto es evaluar el grado de fragmentación de sus restos físicos y determinar si aún pueden considerarse un conjunto al que se atribuyen valores culturales reconocidos por los diferentes grupos sociales. La metodología empleada incluye investigación documental, trabajo de campo y entrevistas con expertos y residentes locales. Estos enfoques permiten un análisis exhaustivo de los aspectos históricos, arquitectónicos y sociales asociados al ferrocarril.*

Palabras-clave: *Patrimonio Ferroviario, Valores Culturales, Ferrocarril Rio Grande - Bagé.*



necessidades políticas, econômicas e estratégicas tanto da província quanto do Império (RANSOLIN, 1999, p. 14).

Como comparação, pode-se citar o desenvolvimento da malha ferroviária de São Paulo, configurada pela presença da *The São Paulo Railway Company*, empresa britânica que ligava Jundiá ao porto de Santos. Por ter vencido a barreira da Serra do Mar, ela detinha o monopólio do acesso ao litoral, obrigando os cafeicultores paulistas a criarem suas próprias companhias férreas. Não é por acaso que eles se tornaram os principais acionistas da Companhia Paulista, da Sorocabana e da Mogiana, além de outras ferrovias menores.

Devido a esse cenário monopolista e à ausência de conexões transversais, o desenho da malha ferroviária paulista adquiriu uma forma "radicular", o que dificultou a criação de mercados regionais integrados. Essa característica se tornou um entrave para a sobrevivência econômica das empresas após o término do ciclo cafeeiro, no início da década de 1930.

A Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé

Pode-se afirmar que Ewbank da Câmara elaborou um projeto meticulosamente delineado para atender às necessidades políticas, econômicas e estratégicas em um período em que a preocupação com a defesa da região predominava nas discussões políticas. Essa inquietação foi impulsionada pela recém-terminada Guerra do Paraguai e pela necessidade de combater o contrabando nas fronteiras. O fato de as ferrovias dos países vizinhos estarem em um estágio mais avançado de desenvolvimento, permitindo a rápida mobilização de suas tropas e prejudicando a produção gaúcha pela concorrência, foi um dos fatores que determinaram a ocupação da porção sul da província. Daí a importância da linha entre Rio Grande e Bagé.

A primeira tentativa de construir essa via foi feita por Higinio Correia Durão, mas, ao não conseguir o financiamento necessário, a concessão foi repassada a Miguel Gonçalves da Cunha e James Gracie Taylor em 1878. Dois anos depois, eles transferiram a concessão para a companhia francesa *Compagnie Impériale du Chemin de Fer du Rio Grande do Sul*. Com o intuito de prolongar a linha até o entroncamento da Porto Alegre-Uruguaiana, cuja concessão pertencia à empresa inglesa *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway*, ambas as empresas se fundiram. Esse fato permitiu não apenas a execução do trecho Rio Grande-Bagé, como também seu futuro prolongamento até a espinha dorsal do sistema férreo gaúcho.

A construção foi prevista em duas etapas. A primeira consistia em cinco seções, ligando Rio Grande a Bagé passando por Pelotas, Pedras Altas e Candiota, de onde ramais partiam em direção às minas de carvão da região. A segunda etapa ligaria Bagé a Alegrete, passando por Dom Pedrito e Rosário (DIAS, 1986, p. 126). As obras começaram em 1881 e a inauguração do primeiro trecho ocorreu três anos depois. Este segmento incluía as seguintes estações: Rio Grande, Quinta, Porto Novo, Pelotas, Capão do Leão, Passo das Pedras, Piratini, Basílio, Cerro Chato, Nascente, Pedras Altas, Candiota, Santa Rosa (Seival), Rio Negro e Bagé. Todas foram inauguradas na mesma data de abertura da ferrovia.

As estações de Rio Grande, Pelotas e Bagé eram classificadas como de médio porte e seguiam a mesma tipologia. Possuíam planta retangular e eram construídas em alvenaria de tijolos, com corpo central destacado e duas alas laterais simétricas (FINGER, 2013). Posteriormente, sofreram algumas alterações: em 1929, a Estação de Pelotas foi estendida para a construção de depósitos de bagagem nas extremidades; a Estação de Rio Grande teve alterações nos telhados (IPHAÉ,



ARQUIMEMÓRIA 6

SALVADOR-BAHIA-BRASIL 2024

2002); e a Estação de Bagé, devido a um incêndio ocorrido em 1926, foi inteiramente destruída e reconstruída em estilo eclético, com dois pavimentos no corpo central e duas alas térreas nas extremidades.



Figura 2: Estações de Rio Grande, Pelotas e Bagé, respectivamente. Acervo: Museu Ferroviário de São Leopoldo.

As demais estações eram todas térreas, construídas em alvenaria com cobertura em duas águas, além de uma estrutura independente anexada ao edifício para a proteção das plataformas. Entre as décadas de 1930 e 1940, algumas dessas estações tiveram seus nomes alterados e, por necessidades operacionais, outras foram criadas. Algumas delas ainda possuem datas de inauguração desconhecidas, que esta pesquisa pretende esclarecer.



Figura 3: Estações de Quinta, Seival e Nascente, respectivamente. Acervo: Museu Ferroviário de São Leopoldo e www.estacoesferroviarias.com.br/rs_bage_riogrande/

Os pátios ferroviários, juntamente com as estações principais, ocupavam uma grande extensão dentro das cidades, com todo um aparato necessário para o funcionamento da ferrovia, composto por armazéns, oficinas, depósitos, áreas para limpeza de locomotivas, carvoeiros, salas de inspeção, casas de lubrificantes, fornos de areia, balanças, espaços administrativos, áreas para descarga de cinzas, usinas, ferrarias, carpintarias, silos, guindastes e a mesa giratória de locomotivas. As chamadas obras-de-arte, como as pontes, além de vencer barreiras físicas, tornaram-se elementos marcantes no território local.



ARQUIMEMÓRIA 6

SALVADOR-BAHIA-BRASIL 2024

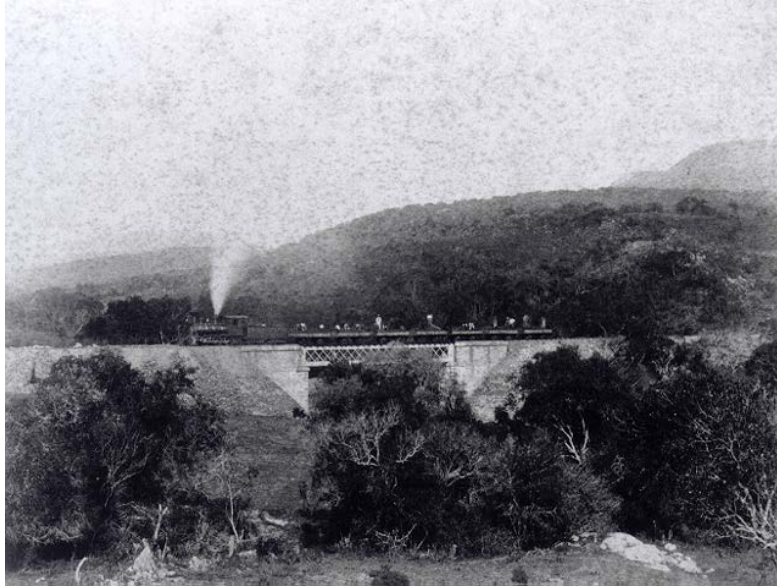


Figura 4: Ponte do Cerro Chato, na Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, Rio Grande do Sul, 1884. Fonte: Augusto Amoretty, 1884. Coleção Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Disponível na Enciclopédia Itaú Cultural

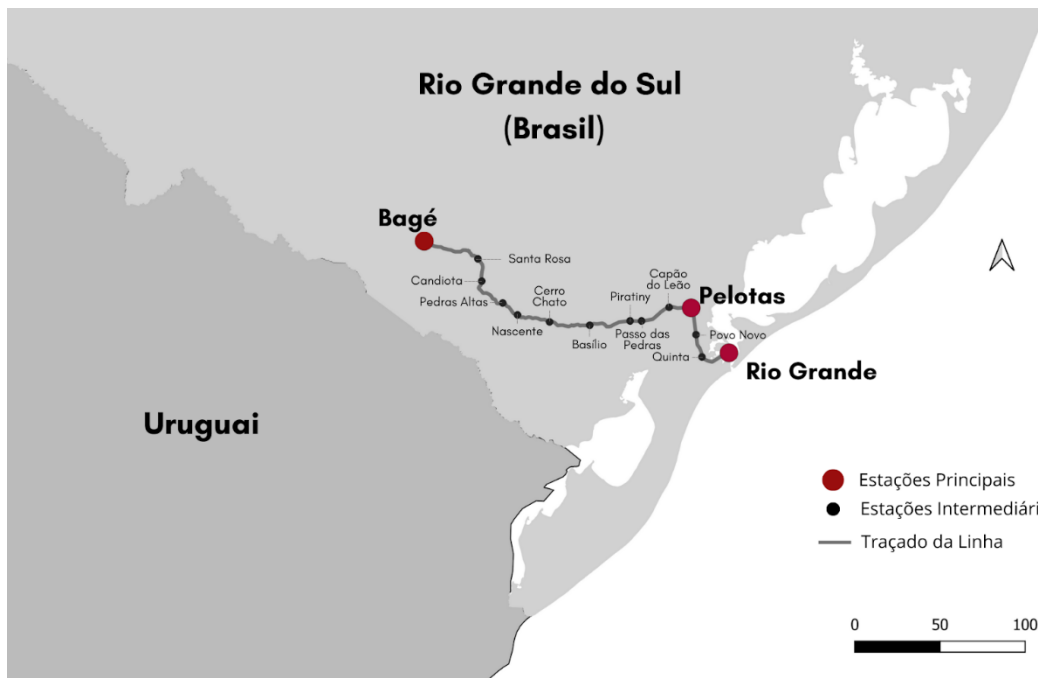


Figura 5: Estações Principais e Intermediárias com as datas de inauguração. Arte: Alexsandra de los Santos, 2024.¹

Em 1898, diversas estradas de ferro gaúchas foram arrendadas para a empresa belga *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, conforme o Decreto nº 2.884, de 25 de abril de 1898. Em 1905, essa empresa passou a gerir praticamente toda a malha ferroviária do estado, incluindo a

¹ A estação de Rio Negro ainda não foi mapeada pela pesquisa.



ARQUIMEMÓRIA 6 SALVADOR-BAHIA-BRASIL 2024

linha Rio Grande-Bagé. Entre 1911 e 1919, a norte-americana *Brazil Railway Company* assumiu a concessão, mas, com sua falência, o controle acionário retornou à detentora anterior (DIAS, 1986).

Contudo, os problemas econômicos enfrentados pela empresa desde o início da Primeira Guerra Mundial, que culminaram com uma greve decretada pelos ferroviários em 1917, apenas se agravaram. A conservação inadequada da linha e os atrasos no embarque e recebimento de mercadorias geraram sérios conflitos, tanto com os trabalhadores quanto com os setores produtivos. Nem mesmo a autorização de dois aumentos subsequentes de tarifas, justificados pela *Compagnie Auxiliaire* como necessários para resolver a crise enfrentada, pôs fim aos protestos. Esses problemas resultaram na encampação da empresa pelo Estado em 1920, dando origem à Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS).

O governo federal não colocou empecilhos às negociações de encampação, uma vez que estava impossibilitado de resolver o caos administrativo e financeiro em que se encontrava o transporte ferroviário gaúcho. Entretanto, de acordo com Kliemann:

[...] a encampação da rede ferroviária do Rio Grande do Sul e o seu posterior arrendamento ao Estado, não estavam ligados somente à má administração e péssimas condições de atendimento prestados pela *Compagnie Auxiliaire de Cherníns de Fer au Brésil*. Este fato foi resultante de um processo ideológico-político e econômico-administrativo que se havia iniciado com a propaganda republicana no Estado e fora previsto pela Constituição positivista de 14 de julho de 1891. (KLIEMANN, 1977, p. 229).

A crise no setor ferroviário e a criação da Rede Ferroviária Federal

Em 1922, o sistema ferroviário brasileiro contava com aproximadamente 29.000 quilômetros de extensão, cerca de 2.000 locomotivas a vapor e 30.000 vagões em tráfego. Nesse período, até 1954, várias modificações foram introduzidas no parque ferroviário brasileiro, destacando-se a adoção da tração elétrica (1930), da tração diesel-elétrica (1939) e a criação da Companhia Vale do Rio Doce (1942). Essa companhia modernizou a Estrada de Ferro Vitória a Minas, com o objetivo de permitir o tráfego pesado dos trens que transportavam minério de ferro entre as jazidas de Itabira, em Minas Gerais, e o Porto de Vitória, no Espírito Santo.

No final da década de 1930, o governo Vargas iniciou o processo de saneamento e reorganização das estradas de ferro por meio de investimentos e da encampação de empresas nacionais e estrangeiras, inclusive estaduais, que se encontravam em má situação financeira. As linhas incorporadas foram reunidas na Inspeção Federal de Estradas, órgão do Ministério da Viação e Obras Públicas encarregado de gerir as ferrovias e rodovias federais. Essa Inspeção deu origem, posteriormente, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF).

Em 1952, Vargas encaminhou ao Congresso Nacional um projeto para a criação de uma estatal que cuidasse das empresas ferroviárias controladas pelo Estado. Em 1957, após anos de debates no Legislativo, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) foi finalmente criada, subordinada ao Ministério dos Transportes. Nela foram agrupadas as seguintes ferrovias: Noroeste do Brasil, Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Estrada de Ferro Bragança, Estrada de Ferro São Luiz-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro Mossoró-Souza, Estrada de Ferro Sampaio Correia, Rede Ferroviária do Nordeste, Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia-Minas, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira



ARQUIMEMÓRIA 6

SALVADOR-BAHIA-BRASIL 2024

de Viação, Estrada de Ferro Goiás, Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, Estrada de Ferro Leopoldina, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, Estrada de Ferro Santa Catarina, Estrada de Ferro Ilhéus, Estrada de Ferro Tocantins e a Viação Férrea Rio Grande do Sul (SOUKEF JR, 2006, pp. 100-101).

Apesar da encampação ter tido o mérito de organizar o sistema ferroviário nacional em uma única empresa, as companhias que formaram a RFFSA se encontravam em grave situação financeira, com uma visível defasagem técnico-operacional devido à reduzida capacidade de investimentos em bens de capital (locomotivas, carros e vagões mais modernos, trilhos mais potentes, telecomunicações mais eficientes etc.), o que as impedia de aumentar a eficiência do material de tração e de reboque (NUNES, 2017).

Como forma de atenuar os déficits, a RFFSA iniciou, no início da década de 1960, uma profunda política de saneamento das antigas ferrovias, reduzindo o número de funcionários e estabelecendo um programa de erradicação de linhas e ramais antieconômicos.

Nessa fase, o transporte de passageiros entre cidades começou a ser suprimido, dando-se maior ênfase ao transporte de cargas. Em 1966, a direção da empresa decidiu criar gerências regionais com o objetivo de promover a descentralização administrativa de suas diversas malhas. Essas gerências foram posteriormente transformadas em Distritos de Transportes, que controlavam as áreas de tráfego, movimento e tração. Em 1969, as linhas que compunham a empresa foram agrupadas em quatro sistemas regionais: Sistema Regional Nordeste, com sede em Recife; Sistema Regional Centro, com sede no Rio de Janeiro; Sistema Regional Centro-Sul, com sede em São Paulo; e Sistema Regional Sul, com sede em Porto Alegre. Em 1976, foram criadas as Superintendências Regionais, em número de dez, posteriormente ampliadas para doze, com atividades coordenadas por uma administração geral sediada no Rio de Janeiro (SOUKEF JR, 2006, pp. 100-101).

Na década de 1980, com a redução dos investimentos públicos, o sistema ferroviário da RFFSA sofreu déficits sucessivos, tornando-se incapaz de gerar receita suficiente para superá-los e enfrentando um sério desequilíbrio técnico-operacional. Esse desequilíbrio decorreu, do uso político da empresa, da degradação da infraestrutura e da superestrutura de seus principais trechos, além da falta de manutenção do material rodante. Esse ciclo vicioso resultou em uma expressiva perda de mercado para o modal rodoviário. A partir de 1996, o programa de desestatização do governo federal promoveu a privatização da malha ferroviária da RFFSA (SOUKEF JR, 2006, pp. 100-101).

As primeiras ações da RFFSA no Rio Grande do Sul

A situação no Rio Grande do Sul, após a incorporação da VFRGS à RFFSA, não foi diferente daquela ocorrida no restante do país. Desde o final da década de 1930, a malha ferroviária gaúcha perdia proeminência para as rodovias, sobretudo após a aprovação do Plano de Remodelação Rodoviária do Estado em 1938 (FREITAS, 2017, p. 34).

De todo modo, houve uma tentativa de aumentar a eficiência da malha férrea com o fechamento de trechos deficientes e a construção de variantes, a fim de diminuir os trajetos e melhorar os traçados, permitindo a utilização de máquinas mais potentes.

No caso da linha Rio Grande – Bagé, houve pelo menos três grandes modificações, justificadas pela necessidade de melhorar as características técnicas da ferrovia: a implementação da chamada



Variante de Pedras Altas (1968), localizada entre as estações de Herval e Hulha Negra, que reduziu o comprimento da linha em aproximadamente nove quilômetros; a alteração do traçado da ferrovia em Bagé, que foi deslocada do centro da cidade², resultando na desativação de seu pátio, que passou a abrigar novas funções dentro da malha urbana; e o desvio ocorrido em Rio Grande, com a linha saindo do centro para se conectar diretamente ao porto. Somente Pelotas ainda mantém a configuração e a funcionalidade de seu pátio, tal como foi concebido.

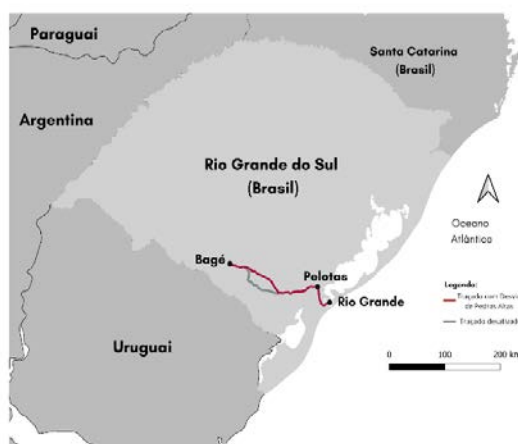


Figura 6: Variante de Pedras Altas. Fonte: Mapa elaborado pela autora Aleksandra de Los Santos, 2024.

A criação da Variante de Pedras Altas resultou na desativação das seguintes estações: Seival (antiga Santa Rosa), Dario Lassance (antiga parada, elevada a estação em 1935), Candiota, Bomba da Candiota (inaugurada em 1941), Biboca, José Sartori (antiga Segurança, inaugurada em 1932), Maquinista Mezatti (antiga parada inaugurada em 1932), Pedras Altas, Miguel Carreira (antiga parada inaugurada em 1930), Nascente, Alegrias e Cerro Chato. O novo trajeto exigiu a criação das estações de Hulha Negra Nova, Seivalzinho, Engenheiro Guimarães, Engenheiro Afif, Serra do Veleda, Passo dos Pires, Casemiro Vieweger, Cerro Chato Nova e Alfredo Ávila Nova³.

As demais estações da linha, embora permanecessem no trajeto em operação, deixaram de ser utilizadas após a extinção dos trens de passageiros e a privatização do sistema ferroviário. Com o tráfego voltado exclusivamente para o transporte de cargas, muitas dessas estações foram definitivamente fechadas ou adaptadas para uso da concessionária, variando seu estado de conservação. Infelizmente, algumas encontram-se parcial ou totalmente em ruínas. A questão que a pesquisa levanta é como entender e abordar esses remanescentes e se é possível considerá-los patrimônio cultural.

O projeto em andamento busca verificar se ainda é possível estabelecer um fio condutor capaz de recuperar a visão de conjunto que essa linha um dia teve, explorando outros elementos materiais que transcendam a escala do edifício. Apesar das dificuldades metodológicas e práticas, parece viável considerar esses remanescentes, levando em conta a presença de outras estruturas, como trilhos em alguns locais, pontes, caixas d'água, maquinário, residências e tudo mais que possa reforçar a memória da ferrovia.

² A data da alteração do traçado da linha em Bagé ainda não foi identificada por esta pesquisa.

³ A pesquisa ainda não conseguiu mapear todas as estações criadas e modificadas, pela ausência de documentação. Espera-se que com os levantamentos de campo, estas e outras questões sejam esclarecidas.



ARQUIMEMÓRIA 6

SALVADOR-BAHIA-BRASIL 2024



Figura 7: Imagens atuais de Bagé, Pelotas e Rio Grande, respectivamente. Fonte: Acervo pessoal dos autores.

Situação dos bens ferroviários remanescentes da linha Rio Grande – Bagé na atualidade

A Política de Preservação do Patrimônio Ferroviário do IPHAN ainda apresenta algumas lacunas. O processo de desestatização não incluiu inicialmente os bens móveis e imóveis da extinta RFFSA, que só foram objeto de regulamentação uma década depois, em 2007. Essa demora resultou em uma significativa deterioração e perda do patrimônio ferroviário. Os procedimentos para sua proteção foram definidos apenas em 2010, com a publicação da Portaria nº 407.

No primeiro artigo dessa portaria, que faz referência à Lei nº 11.483/2007, determina-se que a gestão da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário é de responsabilidade da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário. A portaria também estabelece que:

Art. 2º Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público. (IPHAN, 2010, p. 2).

A fragilidade jurídica permeia a Política de Patrimônio Cultural Material do IPHAN, estabelecida pela Portaria nº 375 de 2018, que determina os instrumentos de reconhecimento e preservação. Embora o texto forneça uma explicação mais detalhada sobre os instrumentos de preservação específicos para este patrimônio, conforme o Art. 89:



ARQUIMEMÓRIA 6

SALVADOR-BAHIA-BRASIL 2024

Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção específica, com vistas a promover a preservação e difusão da memória ferroviária.

Parágrafo único. A proteção decorrente da inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário não se equipara a da inscrição em um dos Livros do Tombo definidos pelo Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. (IPHAN, 2018. p. 17).

Entende-se que há uma hierarquia nos instrumentos de proteção, uma vez que, embora os bens inseridos na Lista estejam protegidos, essa proteção não é equivalente à inscrição no Livro do Tombo do IPHAN. Diante disso, Prochnow analisa que muitos bens ferroviários ainda são considerados tombados, mesmo possuindo um instrumento de proteção específico,

Nossa hipótese é que este descompasso existe porque, dentro do Iphan, não é ponto pacífico a atribuição legal delegada para proteção da memória ferroviária; e também porque este conceito não foi produto de uma prática social articulada com quem tem o poder legal e administrativo sobre o que se quer preservar, levando a um equívoco na compreensão das memórias sociais advindas da história da ferrovia cujo resultado se materializa em uma política de revitalização de imóveis ferroviários em desuso por causa da extinção e privatização da rede ferroviária pelo Estado brasileiro. (PROCHNOW, 2014. p. 39)

Esta pesquisa, até o momento, levantou a situação dos seguintes bens ferroviários situados ao longo do traçado original da linha Rio Grande – Bagé, conforme a tabela abaixo.

ESTAÇÃO	KM	MUNICÍPIO	TRILHOS	CONSERVAÇÃO	PROTEÇÃO	OBSERVAÇÕES
Pelotas	55.3	Pelotas	Sim	Bom	Lista do Patrimônio Ferroviário	Usos institucionais
Capão do Leão	70	Capão do Leão	Sim	Bom	Informações não levantadas	Hoje Casa da Cultura / Possui outros prédios
Cerrito	103.1	Cerrito	Sim	Bom	Informações não levantadas	Antiga Piratini / Atual Câmara Municipal
Basílio	126.8	Herval	Não	Bom	Lista do Patrimônio Ferroviário	Possui Armazém
Cerro Chato	146.3	Herval	Não	Ruim	Informações não levantadas	Possui outros prédios
Nascente	182.2	Pedras Altas	Não	Ruim	Informações não levantadas	Não possui outros prédios
Pedras Altas	196.7	Pedras Altas	Não	Regular	Municipal	Órgão Público Municipal
Candiota	225.3	Candiota	Não	Regular	Informações não levantadas	Depósito de material agrícola
Seival	243.2	Candiota	Não	Ruim	Informações não levantadas	Abandonada / Antiga Santa Rosa
Bagé	283	Bagé	Não	Bom	Estadual	Atual Prefeitura Municipal

Tabela 1: Levantamento da situação das Estações Principais e Intermediárias da Linha Rio Grande - Bagé.

A partir dos dados expostos na tabela acima, identificamos a existência de outras edificações ferroviárias que podem ter sido parte de um conjunto ferroviário de significativa importância durante o período de maior movimento da empresa. Entre os imóveis, confirmamos a presença de armazéns em pelo menos duas estações, além de casas destinadas aos ferroviários, que formavam uma vila. Contudo, ainda não foi possível verificar, até o momento, a real situação desses bens in loco.

Observou-se também o uso institucional ou cultural de algumas estações, enquanto outros edifícios estão abandonados ou com usos inadequados. A etapa de levantamento em campo poderá confirmar nossa expectativa de que ainda é possível recuperar uma visão de conjunto que esta linha teve um dia, explorando outros elementos materiais que ultrapassem a escala do edifício. Apesar das dificuldades metodológicas e práticas, acredita-se ser viável considerar esses bens



ARQUIMEMÓRIA 6

SALVADOR-BAHIA-BRASIL 2024

remanescentes, além de outras estruturas ferroviárias, como trilhos, pontes, caixas d'água, maquinário e outros elementos que possam reforçar a memória da linha férrea Rio Grande – Bagé.

Sob essa ótica, preservar o patrimônio ferroviário significa manter os vestígios modernos do deslocamento humano realizados por meio de uma infraestrutura que deve ser compreendida como um vetor estruturante do território e também estruturada a partir dele (OLIVEIRA, 2020, p. 14). O próprio IPHAN, em uma publicação que aborda as questões de conservação do patrimônio ferroviário (2010), reforça a importância de explorar novas maneiras para sua proteção, que não se limitam exclusivamente ao instrumento do tombamento.

Está claro que essa não é uma tarefa simples, pois apresenta diversas questões a serem enfrentadas, devido à escala envolvida. Nas grandes e médias cidades, há uma constante disputa pelo espaço urbano, devido à valorização das vastas superfícies originalmente ocupadas pelos pátios ferroviários, que frequentemente levam à sua erradicação e substituição por novos estratos urbanos. Já nas cidades de pequeno porte ou áreas rurais e rurbanas, os desafios são de outra natureza, como a falta de órgãos municipais dedicados à preservação, a escassez de recursos para a recuperação dessas estruturas, a dificuldade em adaptar os bens ferroviários para usos compatíveis com suas características formais, além do isolamento das estruturas após a desativação da ferrovia.

Devido à sua escala, os remanescentes da linha Rio Grande – Bagé se enquadram nesse segundo caso. Assim, esta pesquisa pretende avançar os estudos sob uma ótica intersubjetiva, buscando verificar como os diferentes grupos sociais ao longo do antigo leito ferroviário os percebem e se ainda atribuem valor a eles. Nesse caso, talvez seja possível considerar a criação de novos circuitos ecológicos, turísticos e culturais, aproveitando uma paisagem industrial, mesmo que fragmentada, por exemplo, registrando-a por meio de diferentes métodos, incluindo aqueles oferecidos pela cartografia. No pior cenário, se a desarticulação se mostrar irreversível e o vínculo simbólico, memorial e afetivo das cidades e da população não mais existir, ao menos garantir a documentação desse estrato do território, tão fundamental durante uma fase do desenvolvimento do Estado.

REFERÊNCIAS:

Amaral, Attila. *Primórdios e desenvolvimento do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1970.

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.

Finger, Anna Eliza. *Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Brasília: Universidade de Brasília, 2013.

Flôres, João Rodolpho Amaral. *Trens na Memória: Num longo tempo, entre trajetórias público-privadas, fatos da História Ferroviária Brasileira e Sul-Rio-Grandense*. Santa Maria: Editora UFSM, 2017.

Freitas, Eduardo Pacheco. *Da era das barcas à era das pontes: os debates em torno da construção da Ponte do Guaíba / Travessia Régis Bittencourt (1955-1958)*. Dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação em História, PUCRS, Porto Alegre, 2017.



IPHAE. *Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul: Inventário das Estações: 1874 - 1959*. Porto Alegre: Pallotti, 2002

IPHAN. *Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário*. Brasília: IPHAN, 2010. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferrovuario.pdf/.

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.

Kliemann, Luiza Helena Schimitz. "A Ferrovia Gaúcha e as Diretrizes da Ordem e Progresso, 1905-1920". *Revista Estudos Ibero-Americanos* II, no. 2. Porto Alegre: PUC/RS, Departamento de História, 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.

Nunes, Ivanil. *Do público ao privado: a transição do modelo de negócios ferroviários no Brasil 1930- 2015*. *Revista Transporte y Territorio* /20. Buenos Aires, (enero-junio, 2019): 66-90. Disponível em: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/6384>

Museu Ferroviário de São Leopoldo. *Acervo da Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé*. São Leopoldo: 2023.

Oliveira, Eduardo Romero de. "A ferrovia como problema de estudo multidisciplinar". *TST Revista de Historia, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, no. 44 (2021): 98-125. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/349535809_A_ferrovia_como_problema_de_estudo_multidisciplinar_uma_proposta_de_revisao_critica_historica_e_estudo_do_valor_patrimonial_sobre_a_ferrovia_Sao_Paulo_Brasil.

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

Schicchi, M. C. S., Padula, H., Senna, M., Bernardo, J., e Campoy, C. C. P. "Urbano, suburbano, periurbano: a ferrovia e outros patrimônios culturais". In Eduardo Romero de Oliveira, ed., *Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar - II*, vol. 2, São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020, p. 287-334.

Soukef Júnior, Antonio. *A ferrovia e a cidade: a experiência de Bauru*. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2005.

Zibordi, A. F. G., e Zillmer, R. J. "A questão ferroviária no Estado do Rio Grande do Sul". In: *Geografia. Ensino & Pesquisa*, Santa Maria, n. 5 (1991): 5-36.