

# ENTRE TEMPOS E TRILHOS

## O palimpsesto do pátio ferroviário de Rio Grande/RS

*BETWEEN TIMES AND TRAILS*  
*The palimpsest of the railway yard in Rio Grande/RS*

**Alexsandra de Los Santos<sup>1</sup>,  
Antonio Soukef Junior<sup>2</sup> e Aline Montagna da Silveira<sup>3</sup>**

### Resumo

Este artigo é parte da pesquisa de mestrado da autora, que 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 Linha Férrea 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 Rio Grande (RS). Para tanto, foi utilizado a cartografia, as fotografias, a documentação arquitetônica e os Relatórios da VFRGS.

Palavras-chave: arquitetura e urbanismo, patrimônio cultural, patrimônio ferroviário, ferrovia, Rio Grande/ RS.

### Abstract

*This article is part of the author's master's research, which is part of the Project “Medium-sized cities in the extreme south of Brazil and in the border area: qualification and proposition of public spaces sensitive to intergenerational, inclusive and sustainable relations” of the Postgraduate Program in Architecture and Urbanism (PROGRAU) at the Federal University of Pelotas (UFPel), the study receives financial support from the National Council for Scientific and Technological Development (CNPQ) through a postgraduate scholarship. The research object of study is the Rio Grande - Pelotas - Bagé Railway Line, focusing on the study of the palimpsest (Pesavento, 2004) of the railway yards of the three aforementioned cities. This text will present the construction chronology of the railway yard in the city of Rio Grande (RS). To this end, cartography, photographs, architectural documentation and VFRGS reports were used.*

*Keywords: architecture and urbanism, cultural heritage, railway heritage, railroad, Rio Grande/RS.*

### Ferrovias no Brasil e no Rio Grande do Sul

Seguindo a vertente mundial, o desenvolvimento das linhas férreas no Brasil ocorreu em locais próximos a grandes produções, “(...) sendo construída em áreas onde se cultivava a borracha, o algodão, o açúcar e, especialmente, o café, principal produto exportado entre a década de 1850 e a Primeira República.” (Soukef Junior, 2017, p. 1). Nesse sentido, a ferrovia no país surge como a alternativa mais rápida e de menor custo para o escoamento das safras de café (Ransolin, 1999).

A concessão e exploração das linhas era fundamental para que houvesse articulação entre o empreendimento econômico e as práticas políticas. Diante disso, políticos e empreendedores adquiriram o título para construção de estradas de ferro e, “...com este título, negociavam parceiros e instituíram um grupo fundador, que realizava lucros significativos ao pagar ações aos que tinham obtido a concessão, sem despendar para isto nenhum capital.” (Lanna, 2012, p. 10).

Os projetos para linhas férreas no Brasil começaram a difundir-se na década de 1850, quando foram inauguradas as primeiras ferrovias no país, fazendo com que houvesse um aumento exponencial de projetos de estradas de ferro em discussão nas Assembleias Provinciais. As iniciativas no país tinham como principais financiadores os ingleses, que ao desenvolverem seu setor de bens de capital, utilizaram o conhecimento em ferrovias para consolidar as bases para a sua dominação mundial. Isso se deve ao fato de que, além do material de ferro para construção de estradas, estações, e máquinas, lançava sua mão-de-obra especializada (Lanna, 2012). De acordo com a autora, a

Garantia de juros e privilégio de zona, permitindo monopólio na exploração ferroviária e acesso especial a imensas glebas, num momento em que se regularizava a propriedade da terra no Brasil, constituíram os mecanismos centrais de atração de investidores, seja no Império, seja na República (Lanna, 2012, p. 9).

No Rio Grande do Sul, os primeiros projetos começaram a ser discutidos por volta de 1866. Entretanto, como província limítrofe, a região sul necessitava de um tratamento diferente. Dessa forma, o estado teve um projeto de viação em rede, contrariando as experiências do restante do país, nas quais as estradas de ferro não possuíam nenhum plano regional e ficavam à mercê das elites locais (Ransolin, 1999). 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. Portanto, há a necessidade de construir estradas de ferro com o intuito de proteger o estado limítrofe contra a agressão estrangeira e o contrabando.

No sul do Estado e em na zona de fronteira, outra estrada de ferro teve sua construção aprovada no mesmo Decreto Imperial de 1873, o qual autorizou a Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguiana (Finger, 2013). Denominada Tronco Sul, a linha foi planejada para ser realizada em duas etapas, sendo a primeira “(...) 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). A proposta tinha como justificativa a mesma do restante do estado, de proteção da produção contra o comércio fronteiriço. Como afirma Ransolin,

O trem poderia combater o tradicional contrabando, lesivo aos interesses do país. As linhas férreas facilitariam e atraíram os imigrantes, essenciais para o povoamento da zona fronteiriça, pois o latifúndio pecuarista existente não exigia muitos braços. Enfim, apresentava um conceito mais abrangente de segurança na fronteira,

1 Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal de Pelotas (Prograu/UFPel).

2 Professor Visitante do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU).

3 Professora Associada do Departamento de Arquitetura e Urbanismo (FAUrb) e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU).

que não era meramente de proteção militar do território, e sim de povoamento e desenvolvimento da região, além da preocupação com os elementos produtivos do país, ameaçados pelo contrabando (Ransolin, 1999, p.16).

A questão militar era tão importante para a construção da linha que, em um estudo<sup>4</sup> realizado em 1876 por Eduardo José de Moraes<sup>5</sup>, nota-se esta preocupação. Em um trecho, o engenheiro questiona o traçado principal até Bagé pois,

(...) 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 coxilha<sup>6</sup> ou do grande planalto (...) (Moraes, 1876, p. 273)<sup>7</sup>.

Este estudo também descreve a região da linha como pouco povoada. Mesmo considerando os moradores das estâncias, possui longos trechos despovoados. Entretanto, finalizados os estudos, ficou a cargo do governo imperial a resolução sobre o trajeto definitivo. Como resultado, a linha foi construída seguindo o traçado de Rio Grande a Bagé, conectando os interesses comerciais da região.

A investigação sobre os remanescentes dessa linha férrea apresentado neste texto faz parte da pesquisa de mestrado em andamento da autora, e tem como objeto de estudo a Estrada de Ferro Rio Grande - Pelotas - Bagé, localizada na região sul do Rio Grande do Sul, incorporada à extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA) em 1959. 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).

Tendo em vista o objeto desta pesquisa, será utilizado como campo metodológico a Arqueologia Industrial, método interdisciplinar que se debruça no estudo de todos os vestígios remanescentes do processo industrial, sejam eles materiais e/ou imateriais. Diante disso, os procedimentos metodológicos seguirão as categorias pertencentes a este campo, sendo eles: Documentos, artefactos, estratigrafia, estruturas, implantações humanas, paisagens naturais e urbanas (Carta de Nizhny Tagil, 2003).

4 Estudos definitivos da linha de Cangussú variante da estrada de ferro do Rio Grande a Alegrete: memória justificativa apresentada, 1876. Acervo da Biblioteca do Senado Federal.

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

6 Coxilha 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.

7 Este trecho teve uma correção na grafia.

Neste artigo, será apresentado o mapeamento parcial do Pátio de Rio Grande, tendo em vista que a pesquisa ainda se encontra em andamento. As fontes documentais permitiram investigar e apresentar graficamente, além da espacialidade, as temporalidades construtivas, por meio de fotografias históricas, de projetos arquitetônicos, de relatórios da VFRGS 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).

### O Pátio Ferroviário

Os pátios ferroviários, juntamente com as Estações principais, ocupavam uma grande extensão dentro das cidades com todo um aparato para o funcionamento da linha. Eram compostos por armazéns, oficinas, depósitos, áreas para limpeza de locomotivas, carvoeiros, salas de inspeção, casas de lubrificantes, fornos de areia, balança, espaços administrativos, área para descarga de cinzas, usinas, ferraria, carpintaria, silos, guindastes, caixas d'água, e a mesa giratória de locomotivas. Além disso, este espaço era composto por Casas de Engenheiros, Vilas Operárias, Sedes de Sindicatos, entre outros. De acordo com Freire (2017),

O pátio ferroviário tem um papel fundamental no âmbito da logística operacional de uma rede, uma vez que os nexos entre o sistema de objetos e o sistema de ações produzem arranjos estruturais e interações possíveis de viabilizar funções como: formar composição ferroviária, abastecer, carregar, manter, reparar, abastecer, morar, etc. (Freire, 2017, p. 50).

Este espaço poderia ser constituído de diversas maneiras e com distintos portes e complexidade, de acordo com as demandas e a logística da empresa. Por vezes, as edificações também trocaram de função dentro do mesmo pátio para atender a evolução técnica e tecnológica de determinado período. Ademais, podem guardar a materialidade estratificada ao longo do tempo, transmitindo na espacialidade atual o conhecimento sobre a funcionalidade do pátio ferroviário (Freire, 2017). Nesse sentido, compreender sua espacialidade é fundamental para a preservação do patrimônio industrial da região.

### O Pátio Ferroviário de Rio Grande

A cidade de Rio Grande ganha importância nas décadas seguintes da reconquista portuguesa, 1970, com a exportação da produção proveniente das charqueadas pelotenses, tornando-se assim "um importante centro econômico da capitania." (Torres, 2008, p. 11). No início do século XIX, em 1804, instala-se a alfândega, afirmando a importância da localidade para o comércio de mercadorias e matérias-primas. Posteriormente, em 1835, por lei provincial, criou-se a cidade de Rio Grande (Torres, 2008).



Figura 1 - Conjunto de fotografias do Pátio Ferroviário de Rio Grande em 1884 e 1885. Fonte: 1. Museu do Trem de São Leopoldo; 2 e 3. Acervo do Augusto Amoretty disponível em Itaú Cultural.



No final do século, registram-se diversas intervenções de cunho industrial, entre as quais se destacam o início da implementação da iluminação a gás, conduzida por uma companhia inglesa, bem como a inauguração do cais do Porto Velho e a instalação da Fábrica Rheingantz, ambas datadas de 1873. Em 1876 iniciou-se a discussão na Assembleia Provincial para a exploração dos bondes urbanos, os quais foram inaugurados em 1884, juntamente com a linha férrea.

Diante disso, constata-se o papel fundamental da cidade para o escoamento da produção e, conseqüentemente, para a estrada de ferro. Dessa forma, torna-se evidente a relevância deste pátio ferroviário não apenas como ponto inicial e final da linha, mas também para sua construção e manutenção.

No ano da inauguração da linha (1884), o espaço possuía poucas edificações, com destaque para o edifício da estação. Implantado em uma área de expansão da cidade, o entorno do pátio ainda não era suficientemente urbanizado, caracterizando-se como um terreno com dunas de areia. Esta análise foi possível por meio dos registros realizados por Augusto Amoretty, no ano de 1884 e por fotografias encontradas no acervo do Museu do Trem de São Leopoldo, datadas de 1885 (Figura 1). Na foto em tons de sépia, observa-se a paisagem nas proximidades do pátio, bem como os edifícios construídos ainda no primeiro ano da ferrovia, os quais estão presentes em outras fotos a menor distância, reveladas em escala de cinza. Por meio destas fontes foi possível realizar o primeiro mapeamento destas edificações (Figura 2).

Nas primeiras décadas do século XX o pátio de Rio Grande sofreu inúmeras transformações. De acordo com o Relatório do Ministério de Obras Públicas, em 1913



Figura 2 - Pátio Ferroviário de Rio Grande em 1884. Fonte: A autora, 2025.

realizou-se a construção de dois galpões.

O início do século XX também foi determinante para a recém-criada VFRGS<sup>8</sup>, tendo em vista a transferência da sede da ferrovia para Santa Maria. De acordo com a direção da companhia, o motivo para a mudança foi o fato da cidade ser o local de entroncamento das mais importantes estradas de ferro do Estado. De acordo com o periódico “A Máscara”, essa decisão contrariou os interesses dos comerciantes de Porto Alegre,

O nosso comércio faz questão de que os escritórios centrais da V.F.R.G.S.se conservem nesta capital e tem toda a razão. (...) Entretanto, e infelizmente, o alto comércio de Porto Alegre nada conseguirá. Além da Viação fazer o que entende, possui a alta virtude de ter como advogados nomes influentes - deputados federais, etc. (...) E si não é esse o motivo, essa mudança só se justifica por outro ainda mais grave, que é querer fugir da vigilância, nem sempre tomada em consideração, que o nosso comércio exerce sobre as irregularidades da Viação Férrea do Estado do Rio Grande do Sul (A Máscara, 1918, p. 20)<sup>9</sup>.

8 O motivo para criação da VFRGS teve origem nos problemas econômicos enfrentados pela empresa Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, a qual tinha a concessão da linha, consequência do início da Primeira Guerra Mundial. Essa crise culminou na greve dos ferroviários em 1917. Além disso, a conservação inadequada da linha, bem como os conflitos gerados com os trabalhadores e setores produtivos, resultaram na encampação pelo Estado, dando origem à Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS).

9 Grafia atualizada pela autora.

Figura 3 - Pátio Ferroviário de Rio Grande até a década de 1920. Fonte: A autora, 2025.



As décadas que se seguiram à encampação, trouxeram inúmeras transformações para as estradas de ferro gaúchas. O pátio ferroviário de Rio Grande sofreu grandes alterações, com a inserção de novas edificações e/ou ampliações dos espaços já existentes.

O Relatório da VFRGS de 1927 descreve que foi realizada a reforma geral e pintura na plataforma da Estação Central, bem como reparos nas oficinas de locomoção. Já no Relatório de 1929 foram indicados os trabalhos em andamento da construção do Depósito de Inflamáveis e a remodelação das oficinas. Nesse mesmo ano, foi elaborado um projeto arquitetônico voltado à ampliação da área destinada à funilaria, o que possibilitou uma compreensão mais aprofundada do funcionamento interno das oficinas. Ademais, com base na cartografia das duas primeiras décadas do século XX, tornou-se viável mapear as novas edificações presentes no pátio (Figura 3)

Na década de 1930, a preocupação com a diminuição de despesas norteou as diretrizes da empresa, considerando que o Relatório 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



Figura 4 - Reservatório do Pátio Ferroviário de Rio Grande. Fonte: Pereira, 1933, p. 307.

o fornecimento completo de um tender de locomotiva, em poucos minutos (Pereira, 1931. p. 16)<sup>10</sup>.

A preocupação com a situação financeira tem origem na encampação e criação da VFRGS, tendo em vista que a empresa teve que recuperar uma linha com conservação inadequada e com os conflitos gerados por atrasos de embarque e recebimento de mercadorias, com os trabalhadores e os setores produtivos deixados pela antiga concessionária das linhas gaúchas *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*.

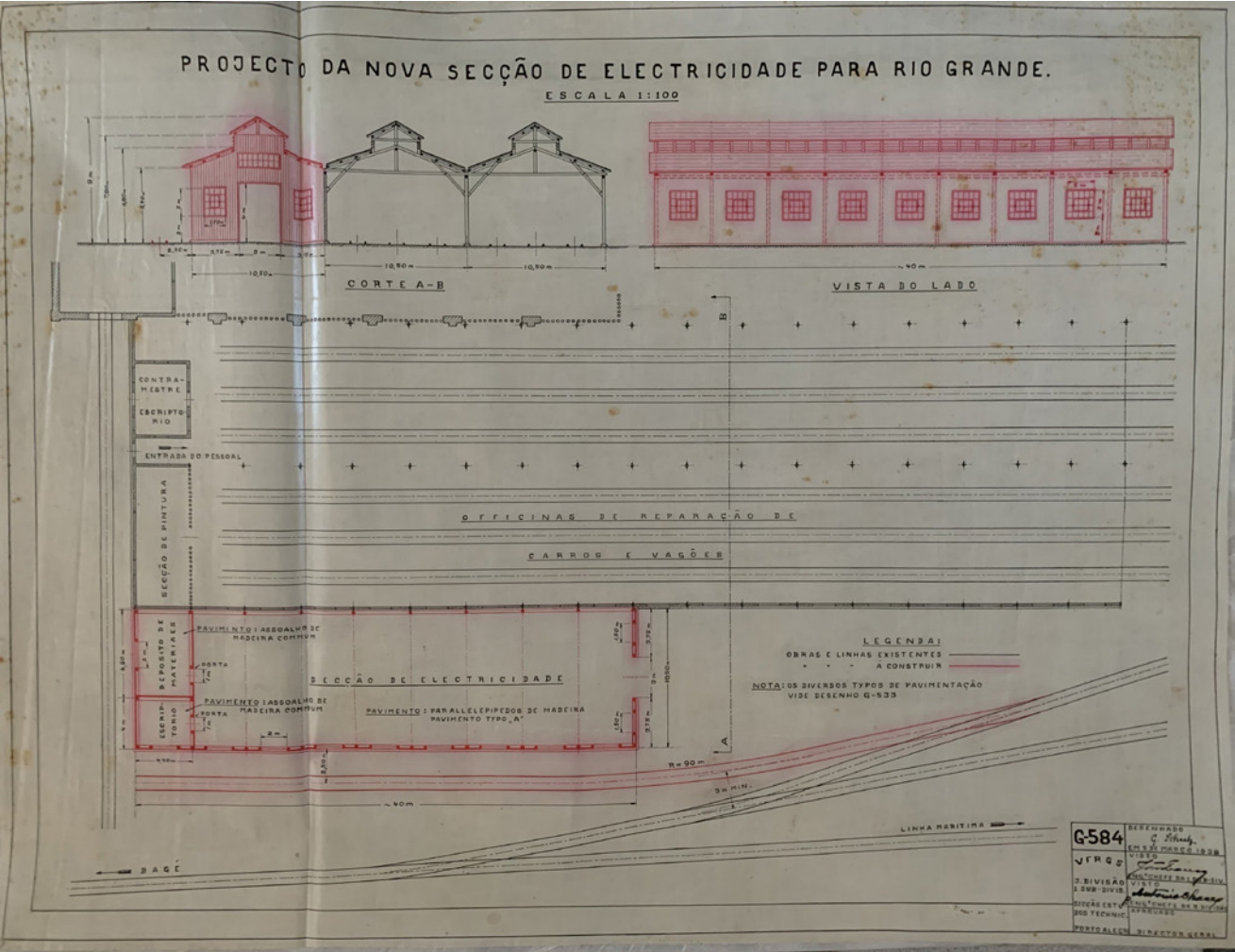
Pode-se observar neste relatório, a importância que as obras de aperfeiçoamento tinham para o funcionamento da ferrovia. Nesse sentido, os projetos de expansão dos pátios eram justificados como necessários à melhoria dos serviços e para garantir uma melhor administração financeira da companhia. No relatório de 1933, também podemos destacar a importância adquirida pelas oficinas de Rio Grande, as quais possuíam as mesmas atribuições das oficinas de Santa Maria (sede da VFRGS), acrescentando ainda a “(...) construção e reparação de carros de passageiros e montagem de novo material rodante e de tração, em virtude de se achar localizada no porto de mar do Estado” (Pereira, 1933. p. 262).

As oficinas riograndinas inclusive construíam equipamentos e mobiliários para as demais oficinas da Viação. No relatório deste mesmo ano, 1933, Pereira dá um destaque especial à construção de quatro serras de fitas nas instalações.

<sup>10</sup> Grafia atualizada pela autora.



Figura 5 - Projeto da Nova Seção de Eletricidade para o Pátio Ferroviário de Rio Grande (1938). Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, 2023.



A construção dessas máquinas merece destaque especial, dado não só aos ótimos resultados obtidos, mas, principalmente, ao acabamento das mesmas, que muito recomenda às oficinas que as fabricaram. Tratam-se de máquinas modernas e eficientes e que nada deixam a desejar sobre as máquinas importadas do estrangeiro (Pereira, 1933, p. 272)<sup>11</sup>.

Ainda neste documento, o diretor-chefe relata que para “melhor assegurar o abastecimento de água nos locais de maior importância, procurou-se dotar algumas instalações com suprimento de água das Prefeituras.” (Pereira, 1933. p. 346). As cidades que receberam obras de infraestrutura hidráulica foram: Rio Grande, Pelotas, Santa Maria, Cruz Alta, Uruguaiana, Itaqui, Bagé, Alegrete e Caxias. O reservatório do pátio ferroviário estudado é de concreto armado e possui cerca de 200 metros cúbicos (Figura 5).

No Relatório de 1938, consta como projeto executado a nova seção de eletricidade de Rio Grande. Este projeto possui documentação arquitetônica, disponível no Museu do Trem de São Leopoldo. Datado de março deste ano, o projeto (Figura 6) foi visto pelo engenheiro-chefe da 1ª Subdivisão e pelo engenheiro-chefe da 3ª Divisão, mas não possui assinatura de aprovação. Entretanto, por meio das análises fotográficas e visitas in-loco, foi possível concluir que este projeto foi executado.

11 Grafia atualizada pela autora.

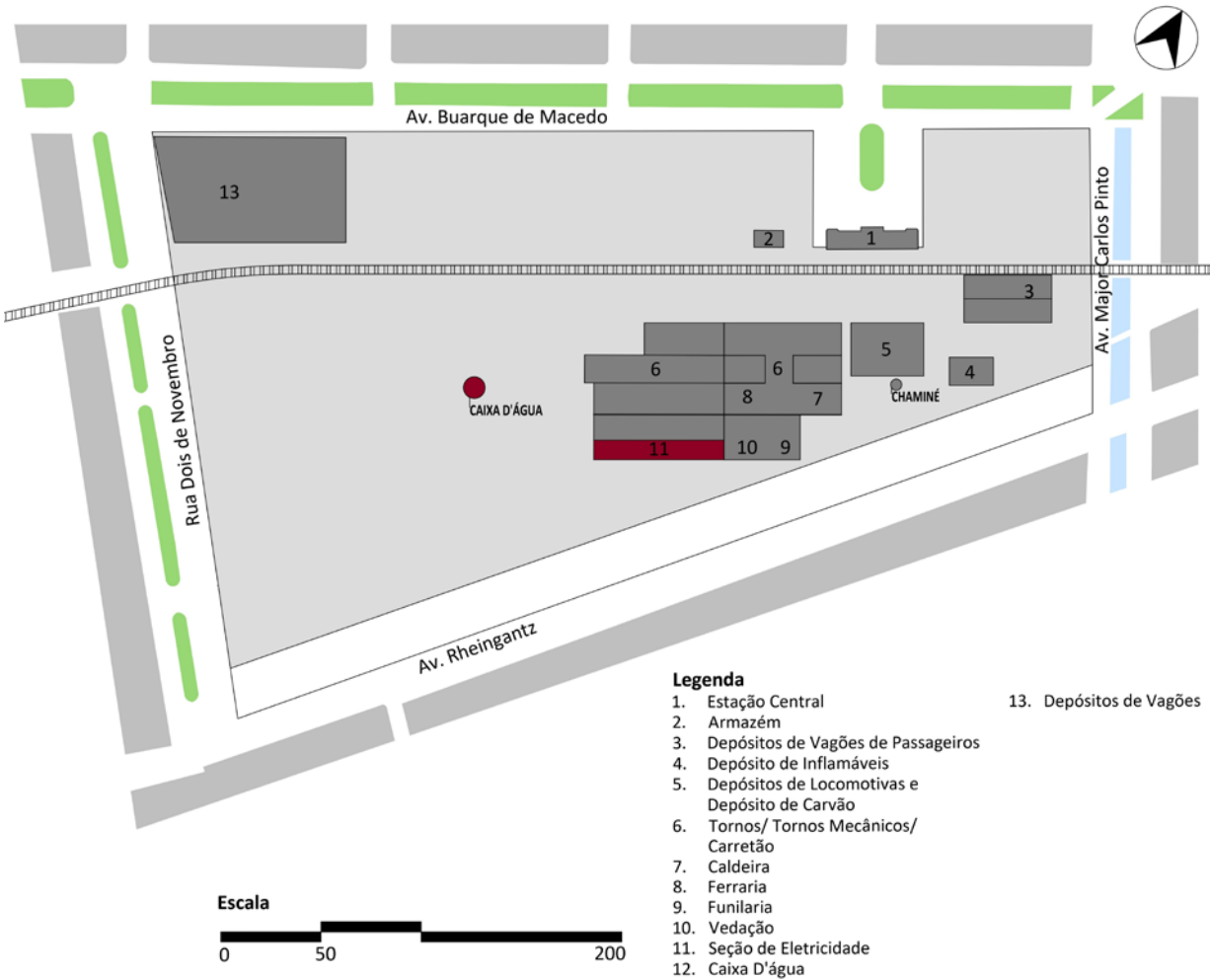


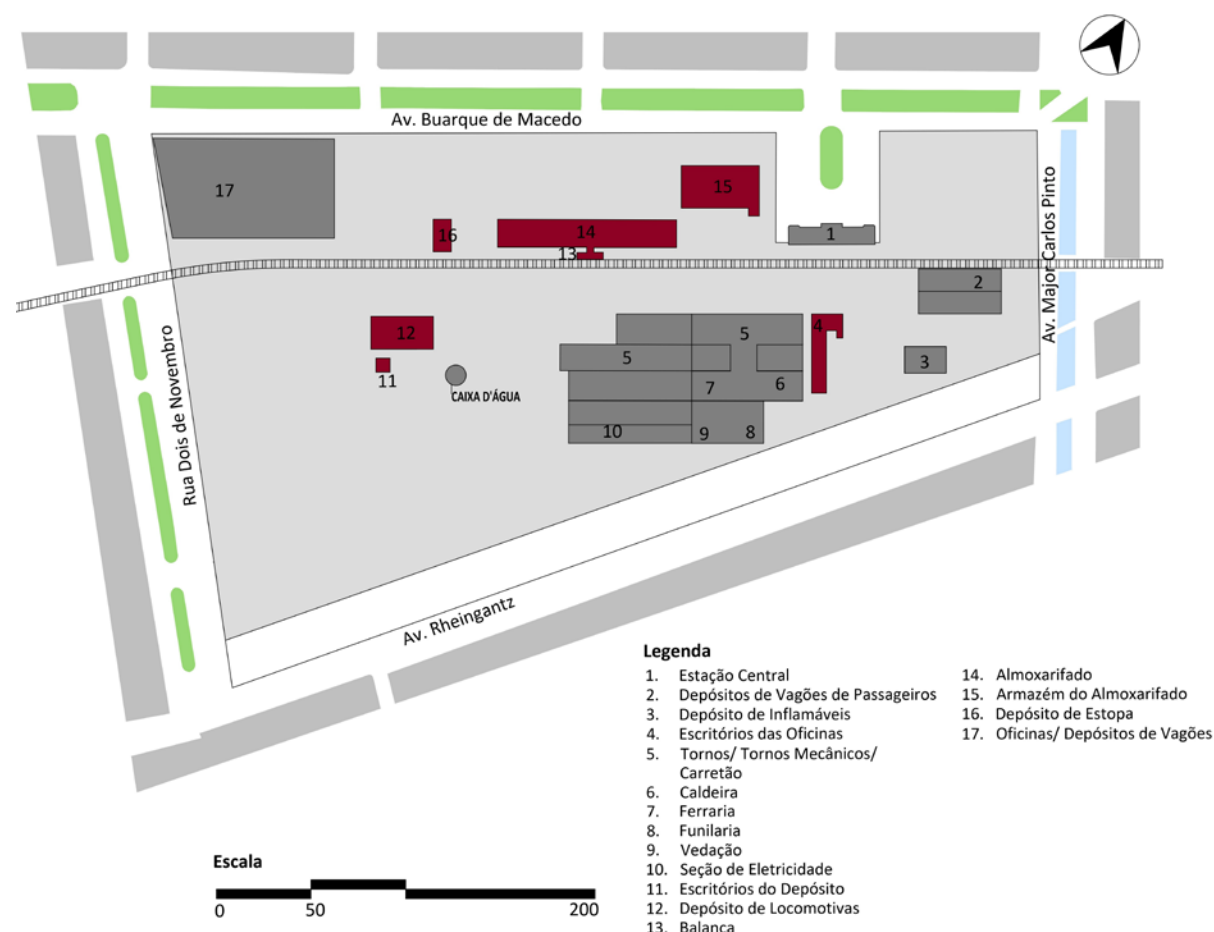
Figura 6 - Pátio Ferroviário de Rio Grande na década de 1930. Fonte: A autora, 2025.

Por meio destes documentos foi possível fazer o mapeamento das edificações existentes nesta década, observando a transformação desse espaço. (Figura 7).

No primeiro relatório da década de 1940, apresentado ao Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas pelo Tenente-Coronel Engenheiro João Valdetaro de Amorim e Mello, então diretor da Viação Férrea, registra-se, já nas páginas iniciais, que, apesar do aumento nos preços das mercadorias, o sistema tarifário permanecia inalterado. Tal constatação evidencia, mais uma vez, o déficit financeiro enfrentado pela Viação.

Este relatório também mostra uma série de novas construções. Na seção de Melhoramentos nas Oficinas de Rio Grande, estão listadas as seguintes obras: Construção de um Pavilhão destinado aos escritórios e a construção de uma prensa hidráulica com capacidade de 150 toneladas. O documento indica ainda que “Pelas oficinas de Rio Grande foi construído um pavilhão para armazém do almoxarifado, faltando porém terminar a pavimentação de paralelepípidos de pedra, que ficou em andamento” (Mello, 1941, p. 220). Além disso, de acordo com as peças gráficas de um Anteprojeto para um Depósito de Carros-Motores em Rio Grande, foi possível visualizar a proposta para esse espaço, mesmo considerando a não execução da edificação. Dessa forma, foi elaborado o terceiro mapa da cronologia construtiva (Figura 8). A ausência de novas construções nos relatórios subsequentes determinou a configuração final deste período.

Figura 7 - Pátio Ferroviário de Rio Grande na década de 1940. Fonte: A autora, 2025.

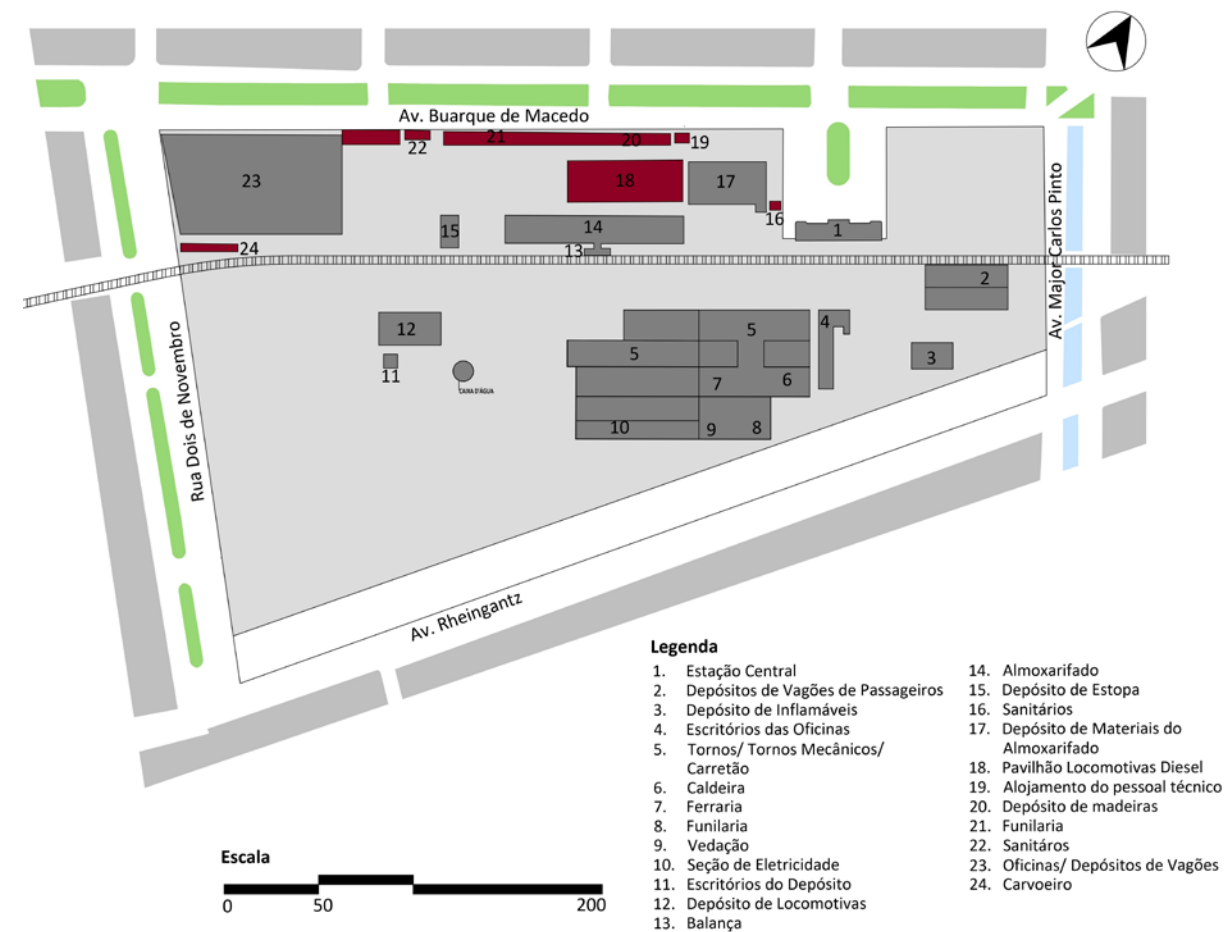


Na década de 1950, a principal fonte para a análise das transformações espaciais é a Planta Parcial do Recinto de Rio Grande, datada de 1957. Este documento permite identificar a inserção do Pavilhão de Locomotivas a Diesel, além do Depósito de Madeiras, da funilaria e de áreas destinadas a serviços. Considerando que as locomotivas a diesel foram introduzidas entre as décadas de 1950 e 1960, é plausível supor que essa edificação tenha sido construída nesse período. A planta também representa as plataformas situadas entre os pavilhões e a carvoeira, localizada nas proximidades da edificação identificada como Oficinas/Depósitos de Locomotivas. Com base nesses dados, finaliza-se o mapeamento apresentado na Figura 8.

Em 1952, o presidente Getúlio Vargas encaminha ao Congresso Nacional o projeto para criação de uma estatal para gerir as empresas ferroviárias, as quais se encontravam sob administração estadual. No ano de 1957, a Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), é criada, ficando subordinada ao Ministério dos Transportes. No ano de 1959, a VFRGS foi incorporada à RFFSA. Nesse sentido, possivelmente, a planta utilizada como fonte documental desta pesquisa integrou o conjunto de levantamentos realizados pela nova estatal, sendo também utilizada no início do processo de privatização ocorrido nos anos 1990.

Na segunda metade do século XX há uma carência de documentação, correspondente ao período de declínio, o que impede a sequência de mapeamentos por décadas. Todavia, fotografias encontradas em redes sociais datadas das décadas de 1960, 1980 e 1990, corroboram com o levantamento de 1950 (Figura 9). No conjunto de imagens, a foto em escalas de cinza refere-se a 1960 e as demais, já coloridas, referem-se às décadas de 1980 e 1990.

Diante disso, concluiu-se que não houve a construção de novos edifícios no pátio até a década de 1990. Entretanto, de acordo com o levantamento fotográfico realizado em



uma visita técnica em 2023 pela autora, percebe-se que o Depósito de Locomotivas não existe mais. Dessa forma, possivelmente ele foi demolido ainda no fim da década de 1990.

O último mapeamento refere-se à situação atual do conjunto, caracterizada por acentuado estado de deterioração e subutilização. Embora alguns serviços da Prefeitura Municipal ainda funcionem no local, parte do espaço tem sido utilizada como área de estacionamento para o transporte coletivo. Ademais, o avançado grau de arruinamento das edificações é claramente perceptível (Figura 10).

### Considerações Finais

A investigação do palimpsesto do pátio ferroviário de Rio Grande permitiu um olhar aprofundado sobre esse patrimônio, evidenciando sua relevância na ocupação e na defesa do território sul-brasileiro, ao mesmo tempo em que reforça a urgência de sua preservação. A reconstituição da cronologia construtiva possibilitou identificar edificações já demolidas, compreender suas interrelações com as demais estruturas e analisar a volumetria e as funções das que atualmente se encontram em estado de ruína.

Ao reunir e sistematizar informações oriundas de fontes cartográficas, fotográficas e documentais, este estudo contribui para o reconhecimento do valor histórico, arquitetônico e paisagístico do conjunto ferroviário. Ademais, oferece subsídios teóricos relevantes para orientar futuras diretrizes de preservação e políticas públicas voltadas à salvaguarda do patrimônio ferroviário. Nesse sentido, o trabalho não apenas promove a valorização do sítio, mas também aponta caminhos possíveis para sua requalificação e reintegração à dinâmica urbana e social contemporânea.

Figura 8 - Pátio Ferroviário de Rio Grande na década de 1950. Fonte: A autora, 2025.





## Referências

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*. Editora Rios: São Paulo, 1986.

FINGER, Anna Eliza. *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.

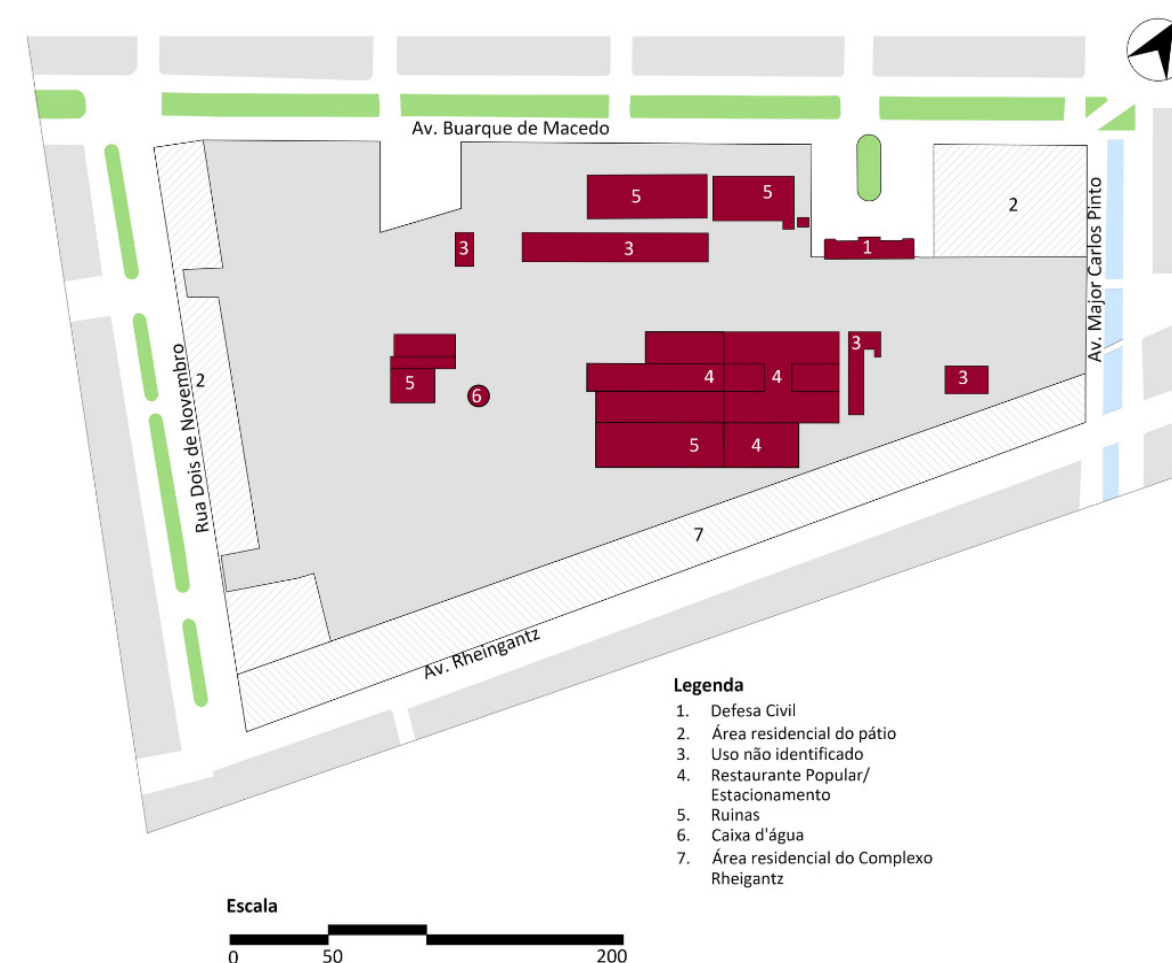
FREIRE, Maria Emília Lopes. *Patrimônio ferroviário: a preservação para além das estações*. 2017. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2017.

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

LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Ferrovias no Brasil, 1870-1920*. História Econômica & História de Empresas, [S. l.], v. 8, n. 1, 2012. DOI: 10.29182/hehe.v8i1.179. Disponível em: <https://www.hehe.org.br/index.php/rabphe/article/view/179>.

PESAVENTO, Sandra Jatahi. *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>.

RANSOLIN, Antonio Francisco. *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.



SOUKEF JUNIOR, A. *A diversidade dos conjuntos ferroviários brasileiros e a importância de sua preservação*. In: Revista Restauro. ed. N. 2. Disponível em: <https://revistarestauro.com.br/a-diversidade-dos-conjuntos-ferroviarios-brasileiros-e-a-importancia-de-sua-preservacao/?print=print>. Acesso em: 11 abr. 2024.

TICCIH-BRASIL (Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial). *Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial*. Nizhny Tagil: TCCIH, 2003. Disponível em: <https://ticcihbrasil.com.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>.

## Acervos Digitais

Acervo Augusto Amoretti

Fotografias:

Depósito de Locomotivas e Depósito de Carvão da Estação do Rio Grande, Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, Rio Grande RS, 1884. Disponível em: <https://enciclopedia.itaucultural.org.br/obras/102858-deposito-das-locomotivas-e-deposito-de-carvao-da-estacao-do-rio-grande-estrada-de-ferro-do-rio-grande-a-bage-rio-grande-rs>.

Oficinas da Estação de Rio Grande da Estação do Rio Grande, Estrada de Ferro do Rio

Figura 10 - Situação atual do Pátio Ferroviário de Rio Grande. Fonte: A autora, 2025.



Grande a Bagé, Rio Grande RS, 1884. Disponível em: <https://enciclopedia.itaucultural.org.br/obras/102860-oficinas-da-estacao-de-rio-grande-na-estrada-de-ferro-do-rio-grande-a-bage-rio-grande-rs>.

Biblioteca do Senado Federal

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>.

Biblioteca do Ministério da Fazenda do Rio de Janeiro

Documentos:

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](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](http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3499&n=relatorioviaferrea1933).

Relatório de 1936 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: [http://memoria.org.br/ia\\_visualiza\\_bd/ia\\_vdados.php?cd=meb000000441&m=3500&n=relatorioviaferrea1936](http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3500&n=relatorioviaferrea1936).

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](http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3501&n=relatorioviaferrea1937).

Relatório de 1938 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: [http://memoria.org.br/ia\\_visualiza\\_bd/ia\\_vdados.php?cd=meb000000441&m=3502&n=relatorioviaferrea1938](http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3502&n=relatorioviaferrea1938).

Relatório de 1939 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: [http://memoria.org.br/ia\\_visualiza\\_bd/ia\\_vdados.php?cd=meb000000441&m=3503&n=relatorioviaferrea1939](http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3503&n=relatorioviaferrea1939).

Relatório de 1940 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: [http://memoria.org.br/ia\\_visualiza\\_bd/ia\\_vdados.php?cd=meb000000441&m=3504&n=relatorioviaferrea1940](http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3504&n=relatorioviaferrea1940).

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](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](http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3506&n=relatorioviaferrea1942).

Relatório de 1943 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: [http://memoria.org.br/ia\\_visualiza\\_bd/ia\\_vdados.php?cd=meb000000441&m=3507&n=relatorioviaferrea1943](http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3507&n=relatorioviaferrea1943).

Relatório de 1944 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: [http://memoria.org.br/ia\\_visualiza\\_bd/ia\\_vdados.php?cd=meb000000441&m=3508&n=relatorioviaferrea1944](http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3508&n=relatorioviaferrea1944).

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](http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3509&n=relatorioviaferrea1945).

## Acervos Físicos

Acervo Museu do Trem de São Leopoldo

Fotografias:

Pátio Ferroviário de Rio Grande, 1885.

Documentos:

Relatório de 1931 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Projetos Arquitetônicos:

Ampliação das Oficinas de Rio Grande - Deslocamento necessário das linhas. 1929

Ampliamto das oficinas mecânicas de Rio Grande. 195-

Planta Parcial do recinto de Rio Grande. 1957

Planta das secções Eletricidade e Posto de Visita da Viação Férrea em Rio Grande. 1940

Projeto de aumento do edifício das Oficinas Mechanicas de Rio Grande. 1938

Projeto da Nova Seção de Eletricidade para Rio Grande. 1938

Projecto dos Escritórios das Oficinas de Rio Grande. 1928

Projecto da construção dos escritórios das oficinas, escola de desenho, officina de aprendizagem e armazéns de inflammaveis em Rio Grande. 1927

Projeto de ampliamto nas oficinas mecanicas de Rio Grande. 1944

Sala para fazer experiências com cylindros de freio à vácuo e mangotes em Rio Grande. 1928

Biblioteca Riograndense

Mapas:

Planta Geral da Cidade de Rio Grande de 1926.