

## XI SEUR – V Colóquio Internacional sobre Comércio e Consumo Urbano

### A ESTAÇÃO DO PINHAL: O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE ITAARA/RS

Letícia Ramires Corrêa, UFSM, leticiarcorrea@gmail.com

Tuane Telles Rodrigues, UFSM, Tuanytel@hotmail.com

#### RESUMO

O referente artigo tem como objetivo Compreender a transformação da paisagem ferroviária do bairro Estação do Pinhal em Itaara (RS) de 1894 até dias atuais, relevante patrimônio ferroviário da região central do Rio Grande do Sul. Esta pesquisa se destaca por ter uma abordagem qualitativa, a fim de compreender, através da Educação Patrimonial, os motivos que levaram a depredação e abandono do prédio e das casas do entorno da Estação. Fez-se necessário, um levantamento bibliográfico da história do município e um levantamento documental, em fontes textuais e iconográficas que auxiliem na compreensão da memória e da paisagem ferroviária do bairro Estação do Pinhal. Esse acervo foi selecionado e será estruturado para a produção do folder, que servirá como base para a preservação do patrimônio ferroviário local. Identificar os elementos de identidade local relacionada à Estação ferroviária, é de extrema importância, para contribuir para a preservação do patrimônio histórico-cultural do município de Itaara, conhecido pela presença marcante da Colonia Judaica Philippson. Por fim a atual situação da Estação do Pinhal é de degradação, o prédio da estação após o término do transporte de passageiros e a privatização foi utilizado como dormitório para funcionários, atualmente encontra-se abandonado e está desgastado pelo tempo, seria de extrema importância se mantivesse o prédio em que se guardam tantas chegadas, partidas e lembranças de tantas pessoas, isso faz da Estação do Pinhal um importante patrimônio ferroviário de Itaara (RS) que necessita de reparos imediatos para não perder seus aspectos históricos e deixar de ser uma referência de patrimônio ferroviário do município.

**Palavras-chave:** Educação Patrimonial. Itaara (RS). Estação do Pinhal.

#### ABSTRACT

The objective of this work is to comprehend the transformations of the railway landscape of the district Estação do Pinhal, located in Itaara (RS), from 1894 to the actual days, important railway heritage of Rio Grande do Sul's central region. This research is important for its qualitative approach, in order to comprehend, through the Patrimonial Education, the reasons that led to the depredation and abandon of the building and houses around the station. It was necessary, a bibliographic research of the city's history and a documental research, into textual and iconographic sources that support on the comprehension of the memory and railway landscapes of Estação do Pinhal district. This collection was selected and will be organized for the folder's production, which will be the basis for the preservation of the local railway heritage. Identify the elements of local identity related to the railway station, it's very important, to contribute to the preservation of the historic-cultural heritage of Itaara city, known for the strong presence of the Jewish Colony of Philippson. Ultimately the actual state of Estação do Pinhal is of degradation, the station's building after the ending of the passengers transport and the privatization was used as dormitory to employees and nowadays it is found abandoned and it's wearing with time, it will be very important to keep the building that guard so many departures, arrivals and memories from many people, it makes Estação do Pinhal a very important railway heritage from Itaara (RS) that needs to be repaired as soon as possible for not to lose its historical aspects and depart of being an heritage reference for the city.

**Keywords:** Patrimonial Education. Itaara (RS). Estação do Pinhal.

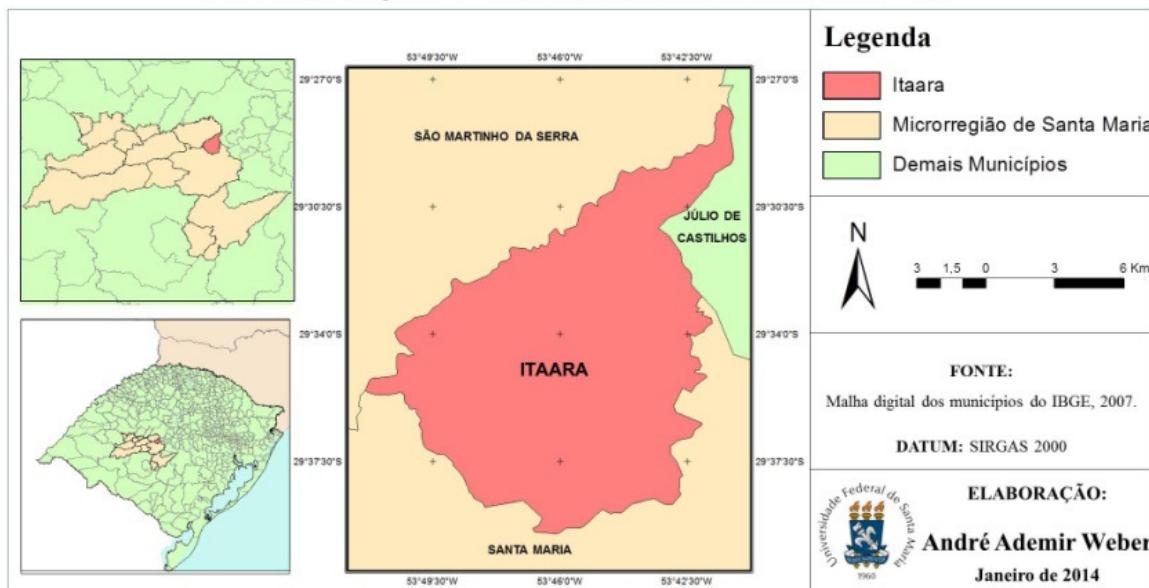
## 1. ELEMENTOS HISTORICO-CULTURAL DE ITAARA (RS)

A paisagem ferroviária do Município de Itaara (RS) é composta por elementos históricos com marcas de sua colonização, possui muitas esferas que retratam as diversas etnias colonizadoras, sendo em patrimônio histórico, natural, artístico, arquitetônico e cultural, assim resgatando as origens dos povos colonizadores do Município(PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAARA). O referente artigo busca compreender a paisagem ferroviária do bairro Estação do Pinhal em Itaara (RS), onde está localizada a Estação do Pinhal, cuja deu o nome ao bairro do referente município, que ao longo do tempo foi sendo depredada. Observa-se isso, uma vez que o prédio de madeira construído próximo à linha que passa o trem está em ruínas. A compreensão dos elementos que formaram a paisagem ferroviária do bairro faz-se relevante, visto que expõe parte da história do município.

Itaara está localizada na região Central do Rio Grande do Sul, no rebordo da Serra Geral, a aproximadamente 485m de altitude (Figura 1).

FIGURA 1- Mapa de localização de Itaara (RS)  
Fonte – WEBER, A.A.

### LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE ITAARA - RS



Tal município carrega uma história rica, permitindo possuir três etapas de colonização, como podemos perceber, a presença dos imigrantes alemães ocorreu na terceira fase de apropriação do território de Itaara. Ou seja, iniciada com os índios e seus dominadores espanhóis (primeira fase), legitimada pelos luso-brasileiros (segunda) e consolidada pelos imigrantes alemães (terceira) e, posteriormente pelos judeus (quarta fase). (MARTINS; SILVA, 2012, p.29). Em função disso Itaara possui um Patrimônio Histórico –cultural abuandante, fruto de seu processo de colonização (Figura 2).

Tais processos de colonização se fazem patrimônio histórico-cultural do município, como a Cemitério Israelita e Monumento Judaico que constitui-se em uma arquitetura religiosa/funerária. Documentário histórico das famílias que participaram do primeiro grupo de imigrantes judeus vindos para o Brasil: Colônia Philippson (1904) e Monumento Judaico junto a BR-158, marco histórico-cultural da primeira colonização judaica do Brasil (1904-1916). O cemitério foi tombado pelo Patrimônio Histórico em 1994. Igreja de Confissão Luterana e Cemitério Germânico. A maioria dos alemães fixados no Município pertenciam a religião protestante e assim decidiram erguer uma Igreja no ano de 1869, tendo a sua conclusão um ano após. Em 1885, foram encomendados na Alemanha os sinos para a Igreja. Até, então, não era permitido erguer torres e templos não católicos. Estes sinos são considerados os primeiros sinos não católicos do Brasil. Santuário de Shoenstatt é uma pequena capela em estilo gótico, que obedece ao estilo original da Alemanha. Tem altar de madeira artisticamente trabalhado sobre o qual se encontra a imagem da Mãe Três Vezes Admirável. Capela Santo Antônio

Constitui-se em uma arquitetura religiosa. A Capela foi construída na mesma época do casarão da Vila Etelvina, em estilo belga, próximo a via férrea. Marco histórico dos primeiros católicos da região. Pequena capela católica com aproximadamente 200m<sup>2</sup>. Possui a Imagem de Nossa senhora aparecida e santo Antônio. Sobrado da Vila Etelvina construído aproximadamente a 100 anos, por Antônio Alves Ramos, português, que trabalhou na construção da estrada de ferro.



FIGURA 2- a)Igreja de Confissão Luterana;b)Cemitério Israelita;c)Igreja Santo Antônio;

Fonte –Prefeitura Municipal de Itaara

O sobrado, que leva o nome da esposa do construtor, tem estilo de uma estação belga de trem, com instalações consideradas de luxo para a época. Mais tarde, a propriedade foi adquirida pela Mitra Diocesana, passando a ser residência de verão do Bispado, e mais recentemente, foi vendida a particulares. (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAARA).

### **1.1 O valor do “lugar” como patrimônio cultural**

No atual contexto da histórico, as dificuldades no processo de valorização do Patrimônio e no acesso a recursos que sejam capazes de conservar espaços portadores da história , fazem do cotidiano de um educador patrimonial um desafio. As exposições de monumentos limitam o conhecimento ao espaço estático, desmerecendo os saberes dos moradores, que por vez, fazem parte de um contexto relevante na transformação do espaço. O patrimônio cultural se caracteriza por trazer consigo um valor, quantitativo ou qualitativo, porém sempre formado pelas relações estabelecidas com o “lugar”, este patrimônio divide-se em três categorias, a natureza e seus recursos que devem ser preservados para as gerações futuras, pois são essências para a manutenção da vida na Terra, a segunda categoria são as técnicas desenvolvidas pelo homem, capazes de transformar a matéria-prima em bens utilizáveis, todo o conhecimento, o saber fazer, favorecendo a humanidade. E a terceira categoria engloba todos os bens, os naturais e os culturais, são todas as “coisas”, construídas ou transformadas.(LEMOS, 1981,p.8). Porém, o desafio maior está na mediação entre o conhecimento científico e os saberes dos moradores, que por vez perdem ao longo dos anos a identificação com o espaço vivido. Nesse sentido, a educação patrimonial, contribui para que a mediação ocorra efetivamente entre conhecimento e morador, para a construção de um “lugar” que represente a história de cada município, o “lugar”, na nossa vida, muitas vezes sabemos coisas do mundo, admiramos paisagens maravilhosas, nos deslumbramos por cidades distantes, temos informações de acontecimentos exóticos ou interessantes de vários lugares que nos impressionam, mas não sabemos o que existe e o que está acontecendo no lugar onde vivemos.(CALLAI, 2013). É o lugar que atribui às técnicas o princípio de realidade histórica, relativizando o seu uso, integrando-as num conjunto de vida, retirando-as de sua abstração empírica e lhes atribuindo efetividade histórica (Santos,2006).

## **2 PRÓXIMA PARADA: O PASSADO**

Por uma posição favorável em 1840 foi construída a chamada Estrada do Pinhal que ligava Santa Maria a Cruz Alta. Logo após, com a intensa movimentação da Europa no século XIX imigrantes alemães compraram lotes de terra do cirurgião Manoel Alves onde se iniciou a colonização do local. Foram construídas hospedarias e armazéns que serviam de apoio para quem viajava pela região e também se desenvolveu uma economia rudimentar. A colonização representou o início da urbanização e desenvolvimento do povoado chamado de São José do Pinhal. No ano de 1857, os alemães Jacob Albrecht, Jacob Adami e Miguel Kroeff compraram lotes de terras do cirurgião Manoel Alves, iniciando o processo de colonização alemã em Itaara. Pela Lei de 21 de maio de 1882, a localidade de São José do Pinhal é elevada à condição de Freguesia e continua em plena expansão até 1885. Ano da inauguração da Linha Férrea de Santa Maria/Porto Alegre.(SILVA;MARTINS.2012).

Com o progresso, a linha férrea chega a Itaara concentrando muitos moradores, como o transporte de passageiros era intenso na época e aquela região ligava muitos pontos de linha de trens uma pequena economia foi se desenvolvendo como armazéns, uma escola, a subprefeitura e uma delegacia. Infelizmente esses prédios foram destruídos pelo tempo e por moradores que eram herdeiros das terras em que se localizava. A estação férrea é conhecida como Estação do pinhal na localidade que constituiu o nome do bairro nos dias atuais. A estação de Pinhal foi inaugurada em 1894 pela Sud-Ouest. É um prédio de madeira(FIGURA 3).

A cidade (hoje Pinhal Velho) já existia desde 1857, fundada por imigrantes alemães, e a estação tomou seu nome, mas, distante da vila, e ao redor da estação se formou o núcleo de Pinhal Novo, que mudou seu nome para Itaara, tornando-se depois município autônomo. O nome da estação, no entanto, permaneceu o mesmo. Hoje ela serve como estação de apoio para a ALL. (ESTAÇÕES FERROVIARIAS DO BRASIL,2006). Pode enferir que o município teve dois nucleos de formação, o primeiro de deu as colonizadores, e segundo pela construção da ferrovia, tendo então o Pinhal Velho e o Pinhal Novo.

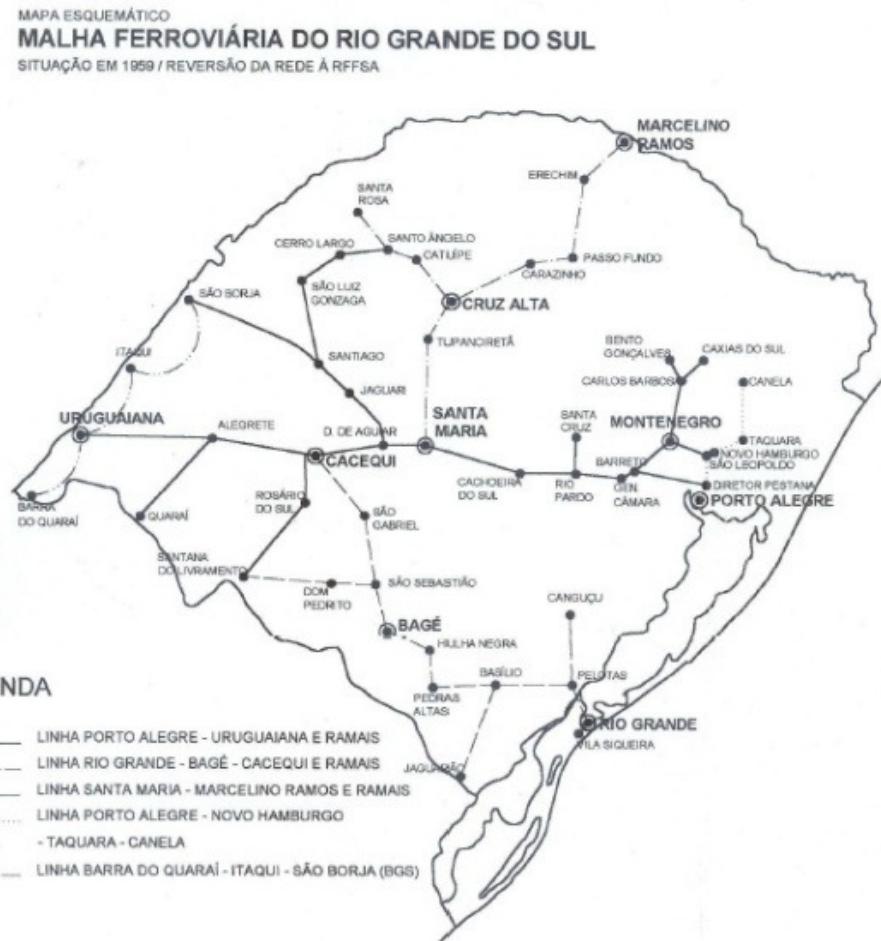


FIGURA 3- Estação do Pinhal  
Fonte – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado

A linha unindo Marcelino Ramos e Santa Maria(FIGURA 4) foi idealizada em 1889 juntamente com todo o trecho entre Itararé, SP, e Santa Maria, RS, pelo engenheiro Teixeira Soares, visando a ligação ferroviária do Rio de Janeiro e São Paulo com o sul do País e também a colonização de boa parte do percurso, locais ainda virgens. A parte correspondente ao Estado do Rio Grande do Sul acabou sendo

construída separadamente do restante do trecho (que seria chamado de linha Itararé-Uruguai) e entregue em 1894 à Cie. Sud Ouest Brésilien, e em 1907 cedida à Cie. Auxiliaire au Brésil. Em 1920, passou para o Governo, formando-se a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que, em 1969, teve as operações absorvidas pela RFFSA. Com parte do trecho desativada em meados dos anos 1990, em 1996 a ALL recebeu a concessão da linha, bem como de todas as outras ainda existentes no Estado. Trens de passageiros circularam até os anos 1980 pela linha.(ESTAÇÕES FERROVIARIAS DO BRASIL,2015).

FIGURA 4-Malha Ferroviária do Rio Grande do Sul, 1959.



Fonte – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado

## 2.1 Educação Patrimonial: sentimento de pertencimento ao “lugar”

Em cada cidade, em seus Bairros, em suas Ruas, há muito mais do que estruturas físicas, mas envolve sentimentos, memórias e relações. Tudo isso forma o espaço histórico-cultural desse povo. Um desses sentimentos é o de pertencimento ao “lugar”, o morador deixa de apenas morar, mas passa a fazer parte deste. É nesse contexto que, hoje, o tema do sentimento de pertencimento manifesta-se cada vez mais, não só em suas áreas disciplinares de origem, sobretudo a antropologia e a política, mas

em outras, como a comunicação. Ele se traduz de forma visível, em sentidos e motivações diversos dos de suas raízes, sustentando a busca de participação em grupos, tribos e comunidades que possibilitem enraizamento e gerem identidade e referência social, ainda que em territórios tão diferentes como os da política, da religião, do entretenimento e da cultura do corpo. (SOUZA,2010,p.34). O principal eixo de atuação da educação ambiental, em todas as dimensões em que se faz presente, é o de buscar a solidariedade, a igualdade e o respeito à diferença através de práticas interativas e dialógicas capazes de refletir e atuar sobre as formas que se tem reproduzido a relação da sociedade com a natureza. Isto se consubstancia no objetivo de criar novas atitudes e comportamentos diante das diferentes formas de consumo da nossa sociedade e de estimular a mudança de valores individuais e coletivos na proteção do patrimônio natural. A educação patrimonial aqui entendida prioriza a construção de cidadãos críticos e ativos socialmente, capazes de transformar o espaço para um futuro melhor e igualitário. Para isso o resgate histórico-cultural do município deve causar mudanças que façam com que os moradores passem por um processo emancipatório, ou seja, tornem-se autônomos das suas próprias vidas, podendo assim tomar atitudes responsáveis e favoráveis para um mundo melhor, sem esquecer-se do passado. A experiência acumulada de iniciativas bem-sucedidas, bem como o alinhamento com preceitos extraídos das reflexões de educadores e profissionais das ciências humanas, permite identificar certos princípios norteadores que amplificam a eficácia do reconhecimento e da apropriação dos bens culturais e, por conseguinte, a relevância da implementação dos vários instrumentos legais de proteção do Patrimônio Cultural. (IPHAN,2014,p.19)



*ARQUIVO PAROQUIAL DE LEON JORGE DA COSTA MARTINS*

FIGURA 5-Morador na janela da casa onde foi um armazém no Bairro Estação do Pinhal, (S/D)  
Fonte- MARTINS, L.J. C

Para isso a Educação Patrimonial contribui para prevalecer tal sentimento de valorização e pertencimento, viabilizando oportunidades de manutenção das casas, e restauração da antiga Estação Férrea. Mas o que realmente nos instiga é o fato de um local que foi muito importante para grande parte dos moradores, ser desconhecido como patrimônio, apesar de fazer parte da história da cidade. Como vimos o bairro Estação do Pinhal sediou a subprefeitura (pois Itaara era distrito de Santa Maria) possuía uma escola onde muitos moradores tiveram sua primeira alfabetização tudo isso constitui um patrimônio cultural. Muitas vezes, alguns daqueles objetos triviais de todo dia se diferenciam de seus iguais devido ao fato de terem participado de eventos que se convencionou chamar histórico. Passam a ter uma respeitabilidade que os demais não possuem. É a *sacralização* do objeto. (LEMOS, 1987, p.20). Em função disso observa-se que grande parte dos moradores acomodou-se com a situação de desprezo pelo prédio da estação e também pelas poucas casas que restam localizadas próximas a estação que possuem uma arquitetura do século XIX e que fizeram parte do contexto arquitetônico do bairro. Essas casas têm uma imensa ligação com a ferrovia, pois era habitada por donos de armazéns e por pessoas que faziam da estação um meio de sobrevivência, uma preservação desse bairro manteria a ligação que há entre a estação e as casas no seu entorno como fala Lemos (1987, p.12) “cujos acervos permanecem em seus “habitats” naturais, procurando sempre, manter inteligíveis as relações originais que os propiciaram.”, ou seja, as casas assim como o prédio da estação devem ser preservadas. O prédio da estação após o término do transporte de passageiros e a privatização em 1996 pela América Latina Logística (ALL) foi utilizado como dormitório para funcionários, mas a partir de 2010 foi completamente abandonado e está desgastado pelo tempo, seria de extrema importância que a empresa mantivesse pelo menos o prédio em que se guardam tantas chegadas, partidas e lembranças de tantas pessoas, isso faz da Estação do Pinhal um importante patrimônio ferroviário de Itaara/RS.

### **3 VISITANDO O PASSADO**

Esta pesquisa se destaca por ter uma abordagem qualitativa, a fim de compreender a transformação da paisagem ferroviária do bairro Estação do Pinhal em Itaara (RS) de 1894 a dias atuais. Faz-se necessário, um levantamento bibliográfico da história do município e um levantamento documental, em fontes textuais e iconográficas que auxiliem na compreensão da memória e da paisagem ferroviária do bairro Estação do Pinhal. Esse acervo foi selecionado(FIGURA 6), e será estruturado para a produção do folder, que servirá como base para a preservação do patrimônio ferroviário local. Identificar os elementos de identidade local relacionada à Estação ferroviária, foi de extrema importância.



FIGURA 6- a) Vista sobre a Estação do Pinhal(S/D); b) Sub-prefeitura e delegacia.c) Vista atual da Estação do Pinhal; d) Igreja de Santo Expedito construída no local da sub-prefeitura.  
Fonte – MARTINS,L.J.C

Entender a organização espacial no entorno da estação no seu auge e na sua decadência do transporte ferroviário, faz com que reviva a memória nos moradores e valorize o local que possui um potencial turismo, em função da Igreja de Santo Expedito, que movimenta durante o ano todo o turismo religioso na região, a procissão já virou tradição na região central do Estado e costuma atrair cerca de 15 mil pessoas. De acordo com o padre Silvio Weber, a romaria surgiu depois que um fiel teve uma graça alcançada pelo santo. O homem, que morreu quatro anos após dar início à procissão, prometeu que construiria uma igreja em homenagem ao santo das causas impossíveis. Depois de cumprir a promessa, em novembro de 2004, o devoto sugeriu ao padre que fosse feita a procissão.(DIÁRIO DE SANTA MARIA, 2015). Produzir um folder para demonstrar aos moradores e a comunidade em geral a importância da preservação do patrimônio ferroviário do bairro Estação do Pinhal Itaara (RS), e posteriormente unir o turismo religioso e a preservação e ativação da Estação do Pinhal.

### 3.1 A lembrança deteriorada

A preservação da antiga Estação do Pinhal é fundamental para o patrimônio histórico-cultural do município de Itaara, porém o prédio da estação após o término do transporte de passageiros e a privatização em 1996 pela América Latina Logística (ALL) foi utilizado como dormitório para funcionários, mas a partir de 2010 foi completamente abandonado e está desgastado pelo tempo(FIGURA 8), seria de extrema importância que a empresa mantivesse pelo menos o prédio em que se guardam tantas chegadas, partidas e lembranças de tantas pessoas, isso faz da Estação do Pinhal um importante patrimônio ferroviário de Itaara/RS. O desprezo por parte da empresa ferroviária, ocasionou um entensa deterioração do predio da estação, que por sua vez é de madeira e sem uma manutenção adequada, sucumbiu aos processos degradantes do tempo. As pichações são frequentes (FIGURA 9), porém com a restauração da Estação, manteria uma melhor valorização por parte da comunidade em geral, como em 1969, Stanford University (EUA), o Professor Philip Zimbardo conduziu um experimento em psicologia social. Abandonaram dois carros na rua, dois carros idênticos, mesma marca, modelo e cor uniforme. Deixou um no Bronx, , uma zona pobre e problemática de Nova York e o outro em Palo Alto, uma das afluentes zonas calmas da Califórnia. Dois carros idênticos abandonados, dois bairros com populações muito diferentes e uma equipe de especialistas em psicologia social para estudar o comportamento das pessoas em cada local. O carro deixado no bairro pobre foi rapidamente depredado, enquanto o deixado no bairro mais rico ficou intacto. Porém ao quebrar o vidro do carro o vandalismo se deu da mesma forma. Cacos de vidro em um carro abandonado ou de uma Estação, transmite uma idéia de decadência, de indiferença, quebra de códigos e regras de vida, a ausência de lei, regras, normas, e que nada é para valer. Cada novo ataque sofrido pelos automóveis multiplicava essa idéia, até que a escalada de acontecimentos, cada vez pior, torna-se irresistível, levando a uma violência irracional.



FIGURA 7 – Depredação no interior da Estação do Pinhal  
Fonte –CORRÊA, L.R

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estado atual da Estação do Pinhal implica em um investimento por parte da empresa administradora da ferrovia, América Latina Logistica (ALL), porém a mobilização deve partir dos maradores do bairro, pois cabe a eles a manter viva as lembranças deste passado ferroviário tão marcante, expresso na arquitetura e na divisão territorial do município. A educação patrimonial se dá a partir do resgate da memória em fontes icnográficas com eficiência.

#### 5 REFERÊNCIAS

CALLAI, H. C. **O município:** uma abordagem geográfica nos primeiros anos da formação básica. Campinas, SP: Papirus, 2013.

DIÁRIO DE SANTA MARIA. 10ª Romaria de Santo Expedito acontece neste fim de semana na região. Disponível em: <http://diariodesantamaria.clicrbs.com.br/rs/geral-policia/noticia/2015/04/10-romaria-de-santo-expedito-acontece-neste-fim-de-semana-na-regiao-4742700.html>. Acesso em 04 de outubro de 2015.

ESTAÇÕES FERROVIARIAS DO BRASIL. Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs\\_marcelino-stamaria/pinhal.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_marcelino-stamaria/pinhal.htm)>. Acesso em 04 de outubro de 2015.

INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTORICO E ARTISTICO NACIONAL. Educação Patrimonial:histórico, conceitos e processos. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/>. Acesso em 04 de outubro de 2015.

ITAARA RIO GRANDE DO SUL. Disponível em : <http://www.itaara.rs.gov.br/>. Acesso em 04 de outubro de 2015.

LEMOS, Carlos A.C. **O que é patrimônio histórico.** 1987.

MARTINS, T.C; GUIMARÃES E SILVA, M.(orgs). **Breve historia da colônia Philippson, Itaara, RS.** São Borja: Conceito, 2012. 138 p.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço:** Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. 259 p.

SOUZA, M.W. **O pertencimento ao comum mediático:** a identidade em tempos de transição. São Paulo, 2010. Nº34.