



**AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA**  
*A gente nunca pára.*



## América Latina Logística Malha Sul – ALL



### Capítulo 22. Programa de Levantamento e Gestão do Patrimônio Histórico, Cultural, Artístico e Arqueológico

Rio Grande do Sul

Junho/2010



ISO 9001:2000  
FS 537783

Revisão 0

## 22.1 INTRODUÇÃO

O presente capítulo refere-se ao Programa de Levantamento e Gestão do Patrimônio Histórico, Cultural, Artístico e Arqueológico da Linha na malha ferroviária operada pela ALL no Estado do Rio Grande do Sul.

Os estudos aqui apresentados têm como objetivo prevenir a destruição ou danos ocasionados ao patrimônio histórico e arqueológico durante as possíveis obras de infra-estrutura de engenharia na faixa de domínio da Malha Sul.

Para a realização do acompanhamento científico, tomou-se como embasamento a lei 3924/61 de 26/07/61, que consiste no controle das escavações arqueológicas e no registro dos respectivos sítios, assim como também proíbe qualquer tipo de aproveitamento econômico que ocasione na destruição ou mesmo na mutilação do patrimônio brasileiro em glebas de potencialidade arqueológica e/ou sítios desta natureza, sem antes serem devidamente pesquisados. O não cumprimento desta lei consiste em crime contra o patrimônio nacional. (art.5º da lei 3924/61) Desta forma, objetivou-se também a prática da lei vigente.

Durante as pesquisas nas áreas onde se localiza a Via Permanente, cadastraram-se 44 pontos de relevância arqueológica, artística e arquitetônica. Esses pontos traduzem o Patrimônio Cultural da área possivelmente impactada, que possuem características diversas às demais áreas trabalhadas e devem ser observadas em sua particularidade.

O relatório sugere propostas mitigadoras, que possibilitam o bom andamento de obras de engenharia que possam ser realizadas e, ao mesmo tempo, não prejudiquem os vestígios de potencial arqueológico e arquitetônico existentes na área. As ações mitigadoras analisam cada patrimônio pontualmente o evidenciando, evitando assim, danos irreversíveis no acervo cultural localizado na faixa de domínio da ALL.

As ações mitigadoras são medidas tomadas durante obras com o objetivo de minimizar ou anular o impacto sobre o patrimônio cultural evidenciado na região, garantindo a integridade do acervo e resgatando o passado através de um trabalho de pesquisa arqueológica.

Trata-se de um conjunto de iniciativas a serem adotadas que preservam e conservam os bens culturais; as mais comuns dessas ações mitigadoras são: o monitoramento arqueológico durante obras de infra-estrutura e o resgate emergencial de vestígios culturais em sítios com potencial de sofrerem impactos.

O monitoramento arqueológico é uma metodologia que vem sendo aplicada sistematicamente em obras de engenharia que possuem em sua área de intervenção sítios arqueológicos, ele exige a mesma rigorosidade científica que as demais ramificações da arqueologia. Somente acompanhar uma obra em andamento não basta para se obter uma leitura contextualizada da área submetida à análise arqueológica, é necessário que se aplique as mesmas técnicas investigativas empregadas durante pesquisas arqueológicas acadêmicas, tomando o cuidado de acompanhar as obras de engenharia e não se estender em prazos.

Grosso modo, o monitoramento arqueológico é uma parceria entre os arqueólogos e os responsáveis por obras de infra-estrutura, onde acontecem apenas as escavações necessárias para o empreendimento realizado no sítio e o pesquisador aproveita essas escavações para adaptar sua pesquisa, não havendo interferência direta da ciência arqueológica, salvo em caso de extrema necessidade, normalmente justificado pelo grau de importância do achado no sítio.

Já o resgate arqueológico emergencial exige uma ação direta do arqueólogo. Normalmente, o trabalho de campo é realizado antes da obra de engenharia e a pesquisa arqueológica passa a ser interventiva, o sítio investigado sofre uma acareação e medidas como: escavações, sondagens e levantamentos de características são de extrema relevância para a pesquisa.

O resgate arqueológico demanda tempo e uma equipe especializada para sua realização, sendo apenas indicado em casos do qual o monitoramento é desaconselhável, dado a natureza do sítio arqueológico estudado.

## 22.2 JUSTIFICATIVA

O Levantamento e Gestão do Patrimônio Histórico, Cultural, Artístico e Arqueológico da Linha na malha ferroviária operada pela ALL é um Programa necessário para a preservação e conservação do acervo cultural próximo à faixa de domínio da ferrovia.

Visa prevenir a destruição de sítios arqueológicos, eventualmente existentes ao longo do traçado do empreendimento e que ainda não fazem parte do registro Arqueológico Nacional.

A melhor medida para a redução de danos potenciais sobre os eventuais bens arqueológicos é a execução de dois programas associados: Programa de Prospecção Intensiva e de Monitoramento Arqueológico.

Justifica-se a escolha do Programa de Prospecção Intensiva quando o Sítio Arqueológico apresenta características específicas de pesquisa, que não podem ser supridas pela metodologia de Monitoramento, exigindo do arqueólogo um escopo de pesquisa elaborado e uma intervenção direta, que deve ser aplicada na gleba a ser estudada antes da obra de impacto no solo, enquanto a escolha pelo Monitoramento Arqueológico é feita em locais onde é inviável a adoção de medidas preventivas, uma vez que não é possível a observação da superfície do terreno nem o acesso às camadas de solo eventualmente preservadas sob o patrimônio existente.



### 22.3 OBJETIVOS

Obter informações sobre os sistemas regionais de povoamento indígena e das frentes de expansão da sociedade nacional, considerando as expressões materiais da cultura contidas nos registros arqueológicos da área de influência do empreendimento, incorporando-se à memória regional e nacional, evitando as perdas patrimoniais.

São ainda objetivos do presente Programa:

- Registrar, do ponto de vista da arqueologia, o ambiente e o território de manejo de recursos ambientais dos sistemas regionais de povoamento indígena e das frentes de expansão da sociedade nacional, reconhecendo a sucessão das paisagens produzidas no cenário da área de influência do empreendimento; e
- Fomentar a inclusão social da arqueoinformação gerada, fornecendo subsídios técnicos e científicos para a formulação de políticas públicas relacionadas com o patrimônio arqueológico.



## 22.4 INTER-RELAÇÃO COM OUTROS PROGRAMAS

A inter-relação do programa de Prevenção Levantamento e Gestão do Patrimônio Histórico, Cultural, Artístico e Arqueológico da malha ferroviária com os demais Programas Ambientais está demonstrada no **Quadro 22.4-1** abaixo:

**Quadro 22.4-1 – Inter-Relação entre Programas**

PROGRAMAS	INTER-RELAÇÕES
Gestão Ambiental.	O Levantamento e Gestão do Patrimônio Cultural é parte integrante do Programa de Gestão Ambiental, onde se correlaciona as medidas preventivas ambientais com as ações mitigadoras culturais.
Educação Ambiental.	A Educação Patrimonial é parte integrante da Educação Ambiental, é um instrumento de socialização dos conhecimentos adquiridos por meio da arqueologia e conscientização da Comunidade Lindeira sobre os bens culturais da Região.
Comunicação Social.	Divulgação das medidas mitigadoras e apresentação da importância do Projeto Arqueológico para a Comunidade Local.
Cadastramento de Edificações na Faixa de Domínio	Os Edifícios que representam o Acervo Cultural da Faixa de Domínio estão cadastrados como Áreas de Potencialidade Arqueológica.
Imageamento e Sistema de Informação Geográfica.	O pontos de interesse levantados constam do SIG.

## 22.5 ESCOPO

O Programa de Gestão Cultural contempla à Via Permanente da malha ferroviária da ALL no Estado do Rio Grande do Sul, compreendendo 3.111 quilômetros, aproximadamente, onde se localizam 44 Patrimônios Edificados com Potencialidade Arqueológica.

Abrangendo a faixa de domínio da via permanente, que apresentam estações ferroviárias de interesse histórico e seu entorno.



## 22.6 MÉTODO

O trabalho de campo foi realizado pela equipe da ITSEMAP no período de 17 de Março a 06 de Abril de 2010. Não houve registros de testemunhos dos vestígios materiais arqueológicos móveis, como por exemplo, artefatos que possam existir nas áreas abrangidas pelo empreendimento.

Todo o diagnóstico foi embasado em informações históricas e arqueológicas pré-existent na região.

Para a concepção do diagnóstico hora proposto e adequado à realidade local foi elaborada uma Avaliação Arqueológica do Empreendimento da ALL denominado "Programa de Levantamento e Gestão do Patrimônio Histórico, Cultural, Artístico e Arqueológico" a partir de atividades de pesquisas secundárias, onde foram levantados os seguintes dados:

- 
- Análise do Relatório Técnico realizado pela ITSEMAP do Cadastro de Edificações da Faixa de Domínio;
  - Análise dos Documentos Cartográficos da Área do Empreendimento: Planta cartográfica IBGE, imagens de foto aérea da linha ferroviária e patrimônios edificados e mapeamento histórico do traçado;
  - Levantamento histórico regional, pontuando os municípios contemplados por estações ferroviárias que compõem o Acervo Cultural da Faixa de Domínio;
  - Informações iconográficas que demonstrem as diversas ocupações dos Edifícios cadastrados como de interesse histórico e arqueológico;
  - Desenvolvimento de registro específico para o Patrimônio Edificado Cultural e seu entorno por toda extensão estudada; e
  - Proposta de ações mitigadoras durante possíveis obras do empreendimento.

## 22.7 DIAGNÓSTICO ATUAL

As áreas aqui registradas como de potencial arqueológico e de arquitetura com valor histórico gera um cadastro de reconhecimento dos Patrimônios Culturais a serem trabalhados por profissionais de arqueologia e/ou de restauro.

Os registros de campo geram o mapeamento dos Patrimônios Culturais da região estudada e permite a confecção de uma carta arqueológica, que pontue o acervo cultural dentro da faixa de domínio da malha. Definimos esse registro como: Estudo Preliminar de Áreas de Potencialidade Arqueológica.

Esse estudo registra e pontua as características primárias que definem um sítio como área arqueológica ou como patrimônio edificado com interesse histórico, artístico ou cultural; colocando-os em evidência e registrando seus vestígios para que as precauções necessárias sejam tomadas antes ou durante obras de infra-estrutura no local.

Com este objetivo, foram estudados os seguintes sítios:



### 22.7.1 Estação Ferroviária de Vacaria

#### **Importância Histórica – Município de Vacaria**

Os campos de Vacaria, à chegada dos primeiros povoadores, eram habitados pelos índios Kaingang, também conhecidos por índios Guaianás.

Os Kaingang, de acordo com documentos antigos e estudos antropológicos mais recentes, eram formadas por centenas de índios e coordenados por chefes superiores e caciques subordinados. Alimentavam-se do pinhão, o abundante fruto do Pinheiro-do-Paraná, que comiam recém-colhido ou conservados por meses, e ainda cultivava algumas plantas tropicais (milho, por exemplo), caçavam e recolhiam outros produtos naturais. Produziam seus artefatos, como por exemplo, cerâmica e materiais de caça.

Os primeiros colonizadores a se estabelecerem na região foram os missionários Jesuítas, que deram o nome à cidade.

Vacaria dos Pinhais é originário da expressão espanhola *Baqueria de los Piñales*, denominação atribuída aos Campos de Cima da Serra, onde se iniciou a criação de gado.

Colonizadores portugueses, da Colônia de Sacramento, tentaram courear e fazer graxa, o que resultou em forte conflito com os Padres Jesuítas, que tinham como principal fonte de renda as mesmas ocupações.

Com os conflitos, entre os colonizadores de Sacramento e os Missionários, os ricos campos de Vacaria chamaram atenção dos colonizadores de Laguna e da Província de São Paulo, hoje Paraná.

Deu-se início a uma intensa migração para as terras colonizadas pelos jesuítas, tropas foram organizadas e os homens, destemidos, passaram a enfrentar os sertões, o povoado de Vacaria ficou conhecido como Caminho das Tropas.

No ano de 1752, o Governo Português concedeu Sesmarias no território de Vacaria dos Pinhais e assim se deu à colonização das terras Kaingang.

Em 22 de agosto de 1850, Vacaria conseguiu a emancipação do Município de Santo Antônio da Patrulha, transformando-se também em município do Estado do Rio Grande do Sul.



### **Estação Ferroviária de Vacaria - Patrimônio Arquitetônico**

Não se sabe ao certo se a Estação de Vacaria foi inaugurada no ano de 1967 ou em 1969, sabem-se apenas que a viagem inaugural foi feita por uma comitiva em um passeio de trem.

Os registros fotográficos do período inaugural da estação ferroviária indicam um prédio completamente diferente do que se pode observar nos dias atuais, ou houve uma edificação primária da Estação ou está completamente descaracterizado.

O que se pode observar na edificação contemporânea, são traços de uma arquitetura vernacular, com características das décadas de 50 e 60 do século XX, onde a presença do concreto marca uma época.

### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

A Estação Ferroviária de Vacaria (**Figura 22.7-1**) possui alto potencial arqueológico, as terras por ela ocupadas abrigaram culturas diversas que caracterizam a formação primária da identidade nacional.

No pretérito todas as terras do município eram assentamentos indígenas, o que indica a possível presença de sítios arqueológicos pré-cabralinos na região.

As Missões Jesuítas, que deu origem ao povoado de Vacaria, batizando-o conforme suas tradições apontam para um possível sítio arqueológico colonial e/ou de contato, ou seja, a convivência entre os Kaingangs e os missionários, gerou uma terceira forma de se entender a cultura dos dois povos, onde há uma forte influência de uma tradição sobre a outra, criando assim, vestígios materiais dessa miscigenação cultural, tão comum entre os nativos e os colonizadores europeus.

Para futuras pesquisas sugere-se o monitoramento arqueológico.



**Figura 22.7-1 – Prédio da Estação Ferroviária de Vacaria**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **22.7.2 Estação Ferroviária de Jaboticaba**

#### **Importância Histórica – Município de Jaboticaba**

A história de Jaboticaba inicia-se com povoados indígenas, que ocupavam as terras próximas ao Rio Jaboticaba, esses indígenas sobreviveram à colonização e a municipalização de Jaboticaba, hoje, concentra-se na Reserva de Rodeio Bonito.

Com a chegada dos colonizadores, uma população cabocla passou a ocupar as terras onde antes havia apenas indígenas.

Nas proximidades do rio Jaboticaba, caboclos fizeram suas moradas. As terras a margem do rio pertenciam a Ernesto Miranda, um ervateiro da região, enquanto a outra margem era propriedade do Coronel José Pedro Rodrigues, o Coronel Juca.

Somente no início do século XX, por volta de 1910, os imigrantes chegaram à região e se estabeleceram as margens do Lajeado do Braga, para o cultivo do arroz, mais tarde também passaram a cultivar o feijão, a linhaça e o trigo.

Os três modos de vida coexistiram amigavelmente, e até pouco tempo podia-se observar na Cidade de Jaboticaba a presença dos descendentes dos caboclos, a forte cultura dos imigrantes e a marcante figura do Cacique Joaquim *Canheró* (*Kenharó*) da resistente ocupação primitiva.

O território de Jaboticaba era ligado ao Município de Palmeira das Missões, transformando-se em Distrito de Palmeira das Missões nos idos de 1956, somente com o Plebiscito, no ano de 1987, é que Jaboticaba se emancipa e torna-se município.



### **Estação Ferroviária de Jaboticaba - Patrimônio Edificado**

A Estação de Jaboticaba (**Figura 22.7-2**) foi inaugurada em 1967 e passou a ser o entroncamento entre a linha Mafra-Lages-General Luz (Tronco Principal Sul) e o ramal de Bento Gonçalves. Sua data de inauguração oficial acredita-se ser a mesma da inauguração do trecho que ligava a antiga estação de *Rio das Antas* (*Jaboticaba*) com *Vacaria*, não se tem outra data oficial.

Em 1978, havia um trem turístico chamado de *Trem da Uva*, que fazia o percurso *Jaboticabal-Bento Gonçalves*, ida e volta, onde era aproveitada a estação para a finalidade da qual ela foi edificada, não demorando muito para ser desativada.

No ano de 2004, a Concessionária Giordanim Turismo conseguiu uma concessão para explorar turisticamente o trecho turístico anterior, há cerca de 10 anos que ela explora o ramal original. Para que se tenha uma idéia, um dos túneis abandonados é "explorado" por empresas de trilhas, que entram nele sem lanternas e, na saída, praticam "rapel" no viaduto da linha.

O prédio da estação ferroviária foi desativado e não tardou pra ser invadido por desabrigados, comprometendo a conservação e as características originais do prédio. Hoje, a estação ferroviária foi transformada em moradia, o que o deteriora a cada dia e seu estado de preservação é considerado ruim.



**Figura 22.7-2 – Prédio da Estação Ferroviária de Jaboticaba.  
Observam-se vestígios da ocupação clandestina no Edifício.**

**Fonte: Acervo Itsemmap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

Alguns artefatos arqueológicos, como pontas de flechas, foram encontrados no Município de Jaboticaba, em áreas cultiváveis na margem do Rio Jaboticaba.

Toda a cidade incorre em alta potencialidade arqueológica, por ter sido área de ocupação indígena e posteriormente de imigrantes, que se espalharam na região para o cultivo. Ações de preservação e de identificação do patrimônio cultural arqueológico deverão ser tomadas no caso de obras de engenharia na Estação Ferroviária de Jaboticaba, essas ações correspondem a:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno;
- Levantamento histórico detalhado da região; e
- Sondagens pontuais feitas pela equipe de arqueologia.

### 22.7.3 Pátio da Estação Ferroviária de Jaboticaba – Gerador de Energia

#### Importância Histórica – Município de Jaboticaba

A história de Jaboticaba inicia-se com povoados indígenas, que ocupavam as terras próximas ao Rio Jaboticaba, esses indígenas sobreviveram à colonização e a municipalização de Jaboticaba, hoje, concentra-se na Reserva de Rodeio Bonito.

Com a chegada dos colonizadores, uma população cabocla passou a ocupar as terras onde antes havia apenas indígenas.

Nas proximidades do rio Jaboticaba, caboclos fizeram suas moradas. As terras a margem do rio pertenciam a Ernesto Miranda, um ervateiro da região, enquanto a outra margem era propriedade do Coronel José Pedro Rodrigues, o Coronel Juca.

Somente no início do século XX, por volta de 1910, os imigrantes chegaram à região e se estabeleceram as margens do Lajeado do Braga, para o cultivo do arroz, mais tarde também passaram a cultivar o feijão, a linhaça e o trigo.

Os três modos de vida coexistiram amigavelmente, e até pouco tempo podia-se observar na Cidade de Jaboticaba a presença dos descendentes dos caboclos, a forte cultura dos imigrantes e a marcante figura do Cacique Joaquim *Canheró* (*Kenharó*) da resistente ocupação primitiva.

O território de Jaboticaba era ligado ao Município de Palmeira das Missões, transformando-se em Distrito de Palmeira das Missões nos idos de 1956, somente com o Plebiscito, no ano de 1987, é que Jaboticaba se emancipa e torna-se município.

#### Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras

O pátio onde está o Gerador de Energia (**Figura 27.3-3**) é parte integrante dos estudos sobre a área de ocupação indígena e posteriormente colonial que houve nas glebas do Município de Jaboticaba, onde são necessárias as seguintes ações mitigadoras durante eventuais obras de engenharia, ou mesmo obras que gerem impacto no solo:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno;
- Levantamento histórico detalhado da região; e
- Sondagens pontuais feitas pela equipe de arqueologia.



**Figura 22.7-3 – Gerador de Energia – Pátio da Estação Jaboticaba s/n.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

#### **22.7.4 Pátio da Estação Ferroviária de Roca Salles**

##### **Importância Histórica – Município de Roca Salles**

O primeiro núcleo ocupacional do Município de Roca Salles era conhecido como Convento Vermelho, este nome foi dado por marinheiros que navegavam pelas águas barrentas do Rio Taquari e seus afluentes, que banhavam o município.

O rápido progresso do Núcleo de Convento Vermelho o elevou, em pouco tempo, a categoria de povoado.

A colonização da área começou por colonos alemães em 27 de maio de 1881, na área que pertencia ao Município de Estrela. Colonos italianos também vieram da região de Garibaldi e Bento Gonçalves, assim como as minorias portuguesas.

No ano de 1898, foi elevado à categoria de Distrito do Município de Estrela, pelo intendente Sr. Pércio de Oliveira Freitas.

A mudança da denominação de Conventos Vermelhos, para Roca Sales, originou-se de dois importantes fatos internacionais. A origem do nome está relacionada à visita do Presidente da Argentina, Júlio Argentino Roca, ao Brasil em 1899 e a retribuição da mesma pelo Presidente do Brasil, Manuel Ferraz de Campos Sales, no ano seguinte.

O então intendente de Estrela, Francisco Ferreira Brito, atendendo a uma solicitação do subintendente, Napoleão Maioli, mudou a denominação de Conventos Vermelhos para Roca Sales.

O acelerado progresso de Roca Sales, em todos os setores, fez com que se articulasse o movimento de emancipação política por líderes industriais, comerciais e políticos, que foi vitorioso quando, pela Lei nº 2.551, de 18 de dezembro de 1954, do então Governador Sr. Ernesto Dornelles, Roca Sales foi desmembrada do município de Estrela e foi elevado a condição de município.



### **Estação Ferroviária de Roca Salles - Patrimônio Edificado**

A Estação Ferroviária de Roca Salles (**Figura 22.7-4**) foi inaugurada em 1968, com uma viagem inaugural, deste dia não restou maiores detalhes e a linha passou a ser o entroncamento entre a Mafra-Lages-General Luz e a linha que ligava à estação de Passo Fundo, na linha Santa Maria-Marcelino Ramos.

Durante os estudos para construção do TPS, a estação era chamada de Barra do Jacaré e mais tarde passou a ser denominada como Ferrovia do Trigo.

A Estação de Roca Sales fica a quatro quilômetros da Cidade de Roca Salles. O edifício da estação, construído na década de 60 do século passado, possui traços modernistas, bem representados pelo uso do concreto e por suas linhas retas, no entanto pode-se observar que, com o decorrer das décadas, houve forte descaracterização da construção original, como por exemplo, o letreiro de identificação, ao que tudo indica, não faz parte do projeto original da estação e sim uma simples placa de identificação pregada na parte frontal, junto à plataforma, entre outras descaracterizações que devem ser pontuadas por um projeto de restauro que resgate a composição original.



**Figura 22.7-4 – Estação Ferroviária de Roca Salles.**

**Fonte: Acervo Itsemap**



### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

O núcleo colonial Convento Vermelho foi constituído através do sistema de sesmarias, o que eleva a potencialidade arqueológica do local, no entanto, a Estação de Roca Salles está a quatro quilômetros do território povoado no período colonial.

Um trabalho de monitoramento arqueológico na Estação e entorno seria o suficiente para se identificar a presença ou não de áreas de estudo nas glebas da Estação.

### **22.7.5 Estação Ferroviária de Jaboticaba – Passo Fundo**

#### **Importância Histórica – Município de Passo Fundo**

Os primeiros habitantes de Passo Fundo foram os índios dos grupos Tupi-Guarani e Jê com destaque para os Kaingang, chamados de coroados pelo colonizador europeu. Como na maioria das tribos que ocupavam as contemporâneas terras gaúchas, os indígenas foram colonizados pelas Missões Jesuíticas. O atual Município de Passo Fundo fez parte da célebre Província Jesuítica das Missões Orientais do Uruguai, sendo, então, sujeita à jurisdição do povo de São João Batista, cujas ruínas localizavam-se junto à confluência dos Ijuí (rio Ijuí e Ijuizinho), no município de Santo Ângelo. A diversificação indígena e a facilidade com que se

conseguiram escravos nativos em tribos de Tradição Tupi atraíram os bandeirantes, que começaram a se fixar em terras de Passo Fundo, no entanto, a origem da cidade se deu com os tropeiros, que, para evitar a volta e os demais inconvenientes da antiga Estrada de Vimão e Santo Antônio da Patrulha, entravam pela campanha, ainda deserta, fazendo o trajeto do Rio Grande do Sul para São Paulo e vice-versa, dando origem ao povoado que hoje é conhecido como Cidade de Passo Fundo.

### **Estação Ferroviária de Jaboticaba/Passo Fundo - Patrimônio Arquitetônico**

O prédio do Pátio da Estação Ferroviária de Jaboticaba (**Figura 22.7.-5**) no Município de Passo Fundo está consignado para a empresa ALL, sendo utilizado como escritório.

Trata-se de uma edificação vernácula, com telhados de amianto e um bom estado de conservação. Nele podemos identificar uma construção contemporânea com adaptações funcionais.



**Figura 22.7- 5 – Prédio consignado para ALL – Uso Escritório.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

O Município de Passo Fundo é uma região de grande importância para a reconstituição do mapa arqueológico da Região Sul do País, nele, tribos indígenas de tradições culturais diferenciadas se estabeleceram e formaram seus aldeamentos.

Índios das antigas tradições Tupi-guaranis e Jê deixaram seus vestígios pelo território de Passo Fundo, caracterizando-o como área de alto potencial arqueológico.

A arqueologia histórica também ganha espaço nos estudos científicos da região: Missões Jesuíticas, a presença de bandeirantes e a utilização das glebas do município por tropeiros, pontuam uma cidade de valor histórico colonial.

A Cidade de Passo Fundo apresenta ainda uma terceira característica arqueológica, derivada da miscigenação de culturas diferenciadas que dão origem a uma terceira forma de se fazer e se vivenciar a cultura de um local.

Para que se tenha a certeza do potencial arqueológico das glebas da estação ferroviária do Município de Passo Fundo, sugere-se as seguintes ações mitigadoras:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno;
- Levantamento histórico detalhado da região; e
- Sondagens pontuais feitas pela equipe de arqueologia.



### **22.7.6 Estação Ferroviária de Carazinho**

#### **Importância Histórica – Município de Carazinho**

No ano de 1631, na região conhecida como Pinheiro Marcado, foi fundada a primeira aldeia indígena da região, batizada pelos missionários jesuítas como Aldeia de São Carlos do Caapi. Após três anos da fundação da aldeia, é estabelecida uma Redução Jesuítica, conhecida como Redução de Santa Tereza.

Um bandeirante português de nome André Fernandes foi o responsável pela expulsão dos indígenas e das missões jesuíticas das terras do atual Município de Carazinho, sendo responsável por um período de duzentos anos de desocupação.

No ano de 1827, surge a primeira fazenda na região, Alferes Rodrigo Félix Martins, iniciou sua criação de gado próximo ao Distrito do Pinheiro Marcado.

Carazinho fez parte dos Municípios de Rio Pardo, de São Borja e de Cruz alta, passando a pertencer, no ano de 1837, ao Município de Passo Fundo.

Com a Revolução de 1923, Carazinho foi emancipada com o nome de Assisópolis, mas a real emancipação de Carazinho só foi oficializada em janeiro de 1931.

### **Estação Ferroviária de Carazinho - Patrimônio Arquitetônico**

A Estação Ferroviária de Carazinho (**Figura 22.7-6**) foi inaugurada em 1827, pela empresa *Sud Quest*. Durante a revolução de 1930 Carazinho foi ponto estratégico para os trens de soldados que seguiam para o norte do país em apoio a Getulio Vargas.

O prédio original da Estação Carazinho, não é o mesmo que pode ser apreciado no local. A edificação primária da estação foi posta abaixo no ano de 1937 e substituída por uma arquitetura de concreto com estilo Neoclássico, permanecendo assim até os dias atuais.

A atual construção da Estação Ferroviária de Carazinho, possui descaracterizações reversíveis e sua completa recuperação pode ser feita através de um projeto de restauro.



**Figura 22.7-6 – Estação Ferroviária de Carazinho.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

Como a maioria dos municípios do Rio Grande do Sul, Carazinho foi berço de aldeamento indígena e acolheu em seu território, uma Redução Jesuítica, o que o transforma em área de alta potencialidade arqueológica.

O prédio original da Estação Ferroviária de Carazinho foi demolido no ano de 1937 e substituído por outro, com características muito diversas do edifício primário, essa particularidade transforma a estação ferroviária em um Sítio Arqueológico Histórico Industrial, que deve ser estudado como tal.

Uma pesquisa que evidencie a planta baixa da antiga estação ferroviária é, nesse caso, a principal medida mitigadora a ser tomada durante obras de impacto no solo.

O monitoramento arqueológico durante as obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária e um sistema de amostragem por sondagens arqueológicas também são medidas necessárias durante intervenções neste patrimônio cultural.

### **22.7.7 Estação Ferroviária São Bento**

#### **Importância Histórica – Município de Carazinho**



No ano de 1631, na região conhecida como Pinheiro Marcado, foi fundada a primeira aldeia indígena da região, batizada pelos Missionários Jesuítas como Aldeia de São Carlos do Caapi. Após três anos da fundação da aldeia, é estabelecida uma Redução Jesuítica, conhecida como Redução de Santa Tereza.

Um bandeirante português de nome André Fernandes foi o responsável pela expulsão dos indígenas e das missões jesuíticas das terras do atual Município de Carazinho, sendo responsável por um período de duzentos anos de desocupação.

No ano de 1827, surge a primeira fazenda na região, Alferes Rodrigo Félix Martins, iniciou sua criação de gado próximo ao Distrito do Pinheiro Marcado.

Carazinho fez parte dos Municípios de Rio Pardo, de São Borja e de Cruz alta, passando a pertencer, no ano de 1837, ao Município de Passo Fundo.

Com a Revolução de 1923, Carazinho foi emancipada com o nome de Assisópolis, mas a real emancipação de Carazinho só foi oficializada em janeiro de 1931.

#### **Estação Ferroviária São Bento – Patrimônio Edificado**

A Estação Ferroviária São Bento (**Figura 22.7-7**) teve sua inauguração no ano de 1897, pela mesma empresa que inaugurou Carazinho, a *Sud Ovest*. Com construção em estilo

germânico, o prédio está em péssimo estado de conservação, abandonado desde 2006, quando ainda há registros fotográficos de um edifício em razoável estado de conservação.

Atualmente, o estado do prédio está em péssimo estado de conservação e ocupado por famílias que o invadiram.



**Figura 22.7-7 – Estação Ferroviária de São Bento**

**Acervo: Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

São Bento é um distrito de Carazinho e carrega em seu bojo características históricas semelhantes à outra Estação do Município, diferenciando-a em seu estado de conservação.

O Patrimônio Cultural Estação Ferroviária de São Bento, necessita de obras de reparo e restauro, com intenso acompanhamento arqueológico.

Somente em obras de infra-estrutura de pequeno impacto no patrimônio cultural é que o monitoramento arqueológico se tornará eficaz.

## 22.7.8 Estação Ferroviária Ijuí

### Importância Histórica – Município de Ijuí

O Município de Ijuí foi fundado em 1890, seu nome significa, em língua Guarani, “Rio das águas” ou “Rio das águas divinas”, mas sua origem nada teve de divino. Em outubro do primeiro ano de sua fundação, recebeu sua primeira leva de imigrantes europeus, encaminhados pelo Serviço de Terras e Colonização, esses imigrantes não eram agricultores e tiveram grandes dificuldades de adaptação.

Poloneses, teuto-russos, austríacos, alemães e suecos foram os principais imigrantes que colonizaram Ijuí, tratava-se de operários urbanos, que nada entendiam de agricultura, a discórdia passou no povoado e não tardou para haver um despovoamento.

Somente do ano de 1909, é que a paz volta a reinar no Município de Ijuí, após uma convocação de Augusto Pestana, que sugeriu uma união em pró ao progresso da região.



### Estação Ferroviária Ijuí – Patrimônio Edificado

A Estação Ferroviária de Ijuí (**Figura 22.7-8**) foi inaugurada no ano de 1911 e ficou ativa até os idos de 1981, com trens de passageiros que seguiam para Santo Ângelo.

O prédio da estação possuiu características Vernaculares e está em bom estado de conservação, precisando de um trabalho de limpeza em seu entorno e reparações que não descaracterize o edifício.

Um projeto de restauro, dando atenção especial para pinturas e acabamentos, poderá colocar o prédio em excelente estado de conservação para que se retome a utilização do edifício.



**Figura 22.7-8 – Estação Ferroviária de Ijuí**

**Acervo: Itsemap**



### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

Ijuí é conhecida por ter sido colonizada por diversos grupos étnicos, ganhando inclusive o apelido de “Terra das Culturas Diversificadas”, nela podem-se citar as seguintes nacionalidades: africanos, portugueses, franceses, italianos, alemães, poloneses, austríacos, letos, holandeses, suecos, espanhóis, japoneses, russos, árabes, libaneses, ucranianos dentre outros.

Essa característica única faz com que os vestígios culturais, tais como as etnias, sejam diversificados, representando um período de formação da identidade nacional brasileira.

Um trabalho de monitoramento arqueológico que possibilite o resgate desse passado cultural enriqueceria o conhecimento sobre a região e sobre o sistema de acolhimento migratório no país.

### 22.7.9 Estação Ferroviária Giruá

#### Importância Histórica – Município de Giruá

O Município de Giruá nasceu de um povoado de nome Passos da Pedra, isso porque, o local era conhecido por ter um rio com pedras que dava passagem aos viajantes.

Sua localização faz parte das terras que durante o período colonial eram ocupadas por Reduções Jusuíticas. Somente nos anos de 1809 Giruá passou a pertencer a Cachoeira do Sul e posteriormente transformou-se em distrito de Santo Ângelo, hoje, cidade de Santa Rosa.

Por volta de 1895, a cidade passou a receber imigrantes estrangeiros de origens diversas, como por exemplo, alemães, italianos, holandeses, russos e suecos. Pessoas de outros municípios também ajudaram na formação de Giruá, isso porque, havia muitas terras para serem ocupadas em sua redondeza.



No início da colonização, a região apresentava campos e matas virgens, onde o principal meio de transporte eram as carroças, com a aproximação do ramal da estrada de ferro o povoado se desenvolveu e, com o a construção da Estação Ferroviária de Giruá, um importante comercio de madeira foi estabelecido, fortalecendo a economia local e dando autonomia política, mas somente no ano de 1955 que o município se emancipou.

#### Estação Ferroviária Giruá – Patrimônio Edificado

A Estação Ferroviária de Giruá (**Figura 22.7-9**) foi inaugurada no ano de 1928, e graças a ela o Distrito de Giruá se transformou economicamente; o comercio madeireiro a transformou na Estação Ferroviária mais destacada do Rio Grande do Sul, não só pelo movimento dos passageiros, mas pela grande quantidade de madeira e cereais que eram escoados pela estrada de ferro.

Ao que tudo indica, o prédio atual foi construído posteriormente, substituindo o original, no entanto, não há registros que mostrem a construção primária e fica a dúvida sobre a construção secundária ou se a original está profundamente descaracterizada.

A estação está abandonada, no entanto, telhados e janelas estão em razoável estado de conservação.

Ao observar atentamente a fotografia do edifício, chega-se a conclusão, de que, a parte do edifício onde está o pátio da estação pode ser original, tendo como anexo o corpo restante que avança sem pátio de estação e está murado.



**Figura 22.7- 9 – Estação Ferroviária de Giruá.  
Acervo Itsemap.**

### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

O Município de Giruá fez parte de um rico período Colonial, representada pelas Reduções Jesuíticas, transformando-o em um potencial Sítio Arqueológico Histórico Colonial, indicando a necessidade de monitoramento arqueológico durante obras de impacto no solo do município, para pontuar as manchas ocupacionais do período colonial.

Já o prédio da Estação Ferroviária Giruá deixa a dúvida sobre sua originalidade, gerando a necessidade de um trabalho arqueológico sistemático unido a pesquisa histórica regional, com investigação arquitetônica.

## 22.7.10 Estação Ferroviária Tupanciretá

### Importância Histórica – Município de Tupanciretá

Tupanciretá era um povoado dos índios Charruas e Minuanos. Com a fundação das Missões foi estabelecida uma de suas fazendas, na Coxilha Grande, nas nascentes dos Rios Caneleira e Ijuí, pertencentes à redução São João. Em 1801 os índios venderam a fazenda e se retiraram. O nome da cidade, na linguagem indígena, quer dizer Terra da Mãe de Deus.

O Município de Tupanciretã emancipou-se em 21 de dezembro de 1928 pelo Decreto 4.200 do Presidente do Estado do Rio Grande do Sul. Em 03 de janeiro de 1929 foi instalado o novo município.

Em 06 de fevereiro do mesmo ano foram realizadas as primeiras eleições para os cargos de Intendente, Vice-Intendente e Conselheiros Municipais, como eram denominados na época os cargos de Prefeito, Vice-Prefeito e Vereadores.



### Estação Ferroviária Tupanciretá – Patrimônio Edificado

A Estação Ferroviária Tupanciretá (**Figura 22.7.10**) foi inaugurada pela *Sud Ovest*, no ano de 1844, essa primeira estação já não mais existe e uma segunda estação foi edificada no lugar da primeira.

No ano de 1944 começaram as obras da nova estação, que mudou de lugar por necessidade da linha férrea. A nova estação ficou pronta em 1948 e a anterior foi definitivamente desativada.

O edifício da Estação de Tupanciretá está em bom estado de conservação e foi adaptado para abrigar um estabelecimento comercial.



**Figura 22.7-10 – Estação Ferroviária de Tupanciretá.**

**Fonte: Acervo Itsemap**



### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

As Missões Jesuíticas que iniciaram a colonização de Tupanciretá indica a existência de possíveis sítios arqueológicos colônias na região. O que por si só já exige monitoramento arqueológico durante as obras de impacto no solo, no entanto, a existência de uma primeira estação, em endereço diferenciado do edifício atual, indica a necessidade de um trabalho arqueológico de levantamento de área, assim como uma investigação científica durante obras que possam ajudar na descoberta de evidencias que caracterizem antigos vestígios do período construtivo da estação ferroviária.

#### **22.7.11 Estação Ferroviária Julio de Castilho**

##### **Importância Histórica – Município de Julio de Castilho**

As terras do Município de Julio de Castilho eram, durante a chegada dos europeus, povoadas pelos índios Tapes.

No início do Séc. XVII as tribos Tapes foram encontrados pelos jesuítas da Companhia de Jesus que os reuniram e fundaram uma aldeia, denominada Redução de Natividade de Nossa Senhora, fundada em 1633 pelo Pe. Pedro Alvar.

Os bandeirantes atacavam constantemente a região, com o objetivo de caçar índios para vendê-los aos engenhos do norte, em 1638, por medo dessa prática, houve o completo abandono da região, tanto pelos indígenas quanto pelos missionários.

Meio século depois os jesuítas retornaram a região, respaldados protegidos pelo rei de Espanha, fundando o Sete Povos das Missões e as grandes Estâncias Jesuíticas. Duas delas foram estabelecidas no território onde hoje se encontra o Município de Julio de Castilho.

As terras eram de domínio espanhol até os idos de 1801, quando houve a conquista das missões pelos portugueses, iniciando então, o povoamento da região. Os pioneiros na colonização dessas terras gaúchas foram os paulistas e os paranaenses.

No alto da coxilha do Durasnal, onde hoje se localiza o Centro da Cidade de Julio de Castilho, João Vieira de Alvarenga se estabeleceu, recebendo a sesmaria que garantia as posses dessas terras no ano de 1812.



Alvarenga, que vivia do comércio de ervas, deixou que muitas famílias ocupassem suas terras, dando início a um povoado. Em 1870, começaram a abrir os primeiros traçados de rua e a fazenda passou a ser conhecida como Povoado Novo.

Manoel Viera de Alvarenga, filho do sesmeiro João Vieira de Alvarenga, doou 43 hectares para a fundação da Cidade de Julio de Castilho, de Povoado Novo, Julio de Castilho passou a chamar-se Vila Rica e em 1891, ganhou a emancipação de São Martinho e tornou-se Município de Vila Rica. Somente no ano de 1905, com uma homenagem ao seu filho ilustre, o município passou a chamar-se Julio de Castilho.

### **Estação Ferroviária Julio de Castilho – Patrimônio Edificado**

A Estação de Vila Rica (**Figura 22.7-11**) foi inaugurada no ano de 1894, em meio a Guerra Civil do Rio Grande do Sul. A empresa responsável por sua construção foi a mesma da maioria das Estações Ferroviárias da região, ou seja, a *Sud Ovest*.

Hoje, a Estação de Julio de Castilho está desativada e seu prédio encontra-se completamente desocupado, no entanto, permanece em bom estado de conservação, necessitando apenas de reparos para sua manutenção.



**Figura 22.7-11 – Estação Ferroviária de Julio de Castilho.**

**Fonte: Acervo Itsemap**



### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

Assim como os demais municípios da região, os grupos indígenas foram os primeiros povos da região, seguido das missões jesuíticas, o que eleva o potencial arqueológico de toda a região da Cidade de Julio de Castilho, isso porque, vestígios culturais indígenas e das missões, provavelmente, repousam no solo, por eles ocupados em tempos pretéritos, assim como o processo de colonização, que traduz características da ocupação territorial do Estado do Rio Grande do Sul.

O monitoramento arqueológico é a principal medida mitigadora a ser tomada durante obras de impacto no solo do patrimônio e seu entorno, visto que, o patrimônio está em bom estado de preservação e não há necessidade de escavá-lo.

#### **22.7.12 Estação Ferroviária de Val da Serra**

##### **Importância Histórica – Município de Itaara**

O povoado de Itaara teve início em 1840, com a construção de uma antiga estrada batizada por Estrada do Pinhal, que encurtava o percurso feito entre Santa Maria e Cruz Alta, feito anteriormente por um caminho de maior extensão na Estrada de São Martinho.

Sua colonização se iniciou com uma família alemã, no chamado Povoado de São José do Pinhal, que passou a ser ponto de descanso para os viajantes da região serrana.

No ano de 1882, São José do Pinhal é elevada a condição de freguesia e, com o intenso movimento nas estradas, continua a prosperar, até que os comerciantes começaram a escoar suas mercadorias pela estação de Santa Maria e Porto Alegre, levando o povoado à decadência.

Um segundo grupo de colonizadores chega ao povoado, são os judeus, vindos da Ucrânia, ajudando a Vila a se fortalecer. Sua elevação a município somente foi oficialmente reconhecida no ano de 1995.

### **Estação Ferroviária Val da Serra – Patrimônio Edificado**

A Estação Ferroviária Val da Serra (**Figura 22.7-12**) foi inaugurada no ano de 1894, a empresa responsável pela sua criação foi a *Sud Ovest*, como as demais estações serranas.



Seu prédio ainda é o mesmo da construção original, com características do início do século XIX, o que o transforma em Patrimônio Histórico Cultural. Atualmente o edifício encontra-se em péssimo estado de conservação, necessitando de um projeto de recuperação e restauro arquitetônico.



**Figura 22.7-12 – Estação Ferroviária de Val da Serra.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

## Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras

Para que se tenha a certeza do potencial arqueológico da região, é necessário que se faça um levantamento arqueológico com o objetivo de diagnosticar a real potencialidade arqueológica da região, para tal, é necessário que se faça monitoramentos arqueológicos durante obras de impacto no solo e um trabalho de amostragem por sistema de sondagens.

Durante as intervenções, mesmo as que objetivam restauro, no edifício da Estação Ferroviária de Val da Serra é necessário que se faça pesquisas arqueológicas.

### 22.7.13 Estação Ferroviária de Pinhal

#### Importância Histórica – Município de Itaara

O povoado de Itaara teve início em 1840, com a construção de uma antiga estrada batizada por Estrada do Pinhal, que encurtava o percurso feito entre Santa Maria e Cruz Alta, feito anteriormente por um caminho de maior extensão na Estrada de São Martinho.

Sua colonização se iniciou com uma família alemã, no chamado Povoado de São José do Pinhal, que passou a ser ponto de descanso para os viajantes da região serrana.

No ano de 1882, São José do Pinhal é elevada a condição de freguesia e, com o intenso movimento nas estradas, continua a prosperar, até que os comerciantes começaram a escoar suas mercadorias pela estação de Santa Maria e Porto Alegre, levando o povoado à decadência.

Um segundo grupo de colonizadores chega ao povoado, são os judeus, vindos da Ucrânia, ajudando a Vila a se fortalecer. Sua elevação a município somente foi oficialmente reconhecida no ano de 1995.

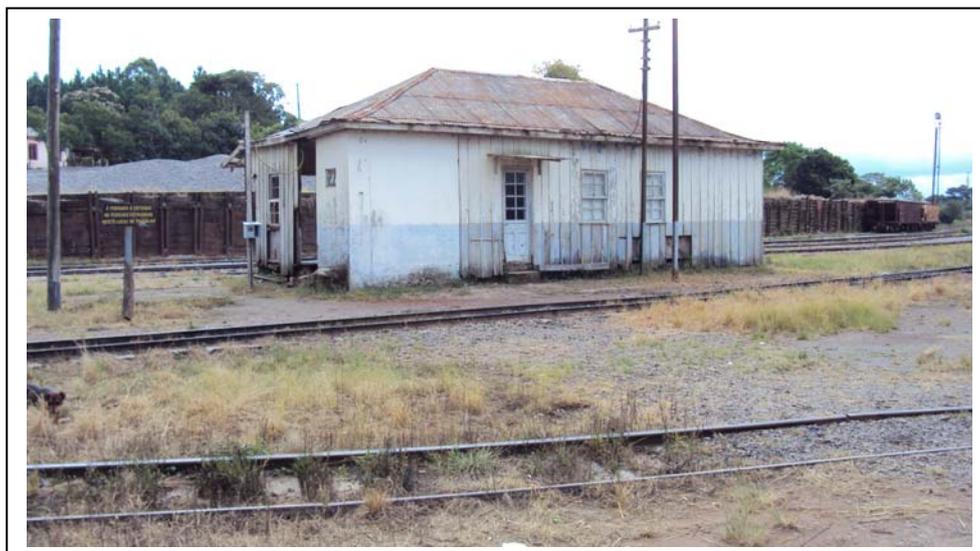
#### Estação Ferroviária Pinhal – Patrimônio Edificado

A Estação Ferroviária Pinhal (**Figura 22.7-13**) é um prédio de madeira, construído com as mesmas características das casas da região, foi inaugurada no ano de 1894, pela *Sud Ovest*.

Por ser distante das Vilas da região, um pequeno povoado se formou em seu entorno, esse núcleo foi batizado como Pinhal Novo, que mais tarde mudou seu nome para Itaara, origem do município que hoje acolhe o simplório prédio da Estação Pinhal.

Após servir como estação de apoio, o edifício foi desocupado e se deteriorou rapidamente, estando hoje, em péssimo estado de conservação.

Para que se tenha o resgate deste patrimônio histórico, um projeto de recuperação e restauro seria o mais indicado.



**Figura 22.7-13 – Estação Ferroviária Pinhal.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

O entorno da Estação Ferroviária Pinhal, é a área indicada para se fazer uma investigação arqueológica, o edifício possui características históricas a serem pesquisadas, mas, é em seu entorno que o povoado surgiu e, conseqüentemente, é no entorno que os sítios arqueológicos podem ser encontrados.

O monitoramento arqueológico sistemático é a pratica mais indicada para esse entorno, visto que, abrange um perímetro maior que ocupado pelo prédio da estação.

#### **22.7.14 Estação Ferroviária de Dilermando de Aguiar**

##### **Importância Histórica – Município Dilermando de Aguiar**

O Município de Dilermando de Aguiar foi formado em toda a sua extensão por propriedades originárias das antigas sesmarias.

A região foi inicialmente explorada por espanhóis, oriundos da região Basca, denominada Biscaia (na Espanha) que ocuparam a região no século passado, explorando a extração da madeira, comercializada com a Região do Prata e das Missões. Só mais tarde que os portugueses se estabeleceram no local. Por volta de 1885 o Tenente Coronel José da Rocha Vieira, inicia o povoamento do local chamado de Estação São Pedro, construindo duas casas; uma moradia e um hotel ao largo da estrada de ferro. Local que mais tarde seria construída a estação ferroviária.

Em 1889 havia quase 100 propriedades pastoris na região, a qual na época constituía o distrito de Pau Fincado. Com a formação dos municípios de São Gabriel, São Vicente e Cacequi, a região de Pau Fincado tem grande parte de suas terras incorporada àqueles municípios, com tudo a parte que restou veio se constituir no Segundo Distrito de Santa Maria. Em 23 de dezembro de 1890 é inaugurada a estação ferroviária em homenagem ao engenheiro que a construiu, dá-se o nome à localidade "Dilermando de Aguiar". Em 1919 a vila cresceu em importância, quando se tornou ponto inicial de um novo ramal ferroviário, ligando Santa Maria à região da fronteira, nesta época o então distrito atingiu 4.593 habitantes.



Dilermando de Aguiar ao longo de sua história tem sido palco de fatos históricos, como o Combate da Porteirinha em 1840, durante a Revolução Farroupilha em 1830 e durante a Revolução Federalista.

Foi em 1995 que começou o movimento para a emancipação de Dilermando de Aguiar, com a realização de uma assembléia com moradores do distrito na qual foi constituída a Comissão de Emancipação. No dia 22 de outubro do mesmo ano é realizado um plebiscito, onde a população votou a favor da emancipação.

### **Estação Ferroviária Dilermando de Aguiar – Patrimônio Edificado**

A estação inaugurada em 1890 recebeu o nome de Estação São Pedro, construída pela E.F Porto Alegre – Uruguaiana, tornando-se Estação Dilermando de Aguiar (**Figura 22.7-14**) após 1919, em uma homenagem feita a um antigo diretor da ferroviária aposentado em 1897.

O prédio da estação, apesar de desocupado, está em bom estado de conservação. Com uma arquitetura inspirada nos traços coloniais, o edifício é o mesmo de sua inauguração, quando era conhecida como Estação São Pedro.

Um projeto de restauro que possibilite a reutilização do edifício é a medida mais acertada para se obter a preservação e conservação do patrimônio cultural Estação Dilermando de Aguiar.



**Figura 22.7-14 – Estação Ferroviária Dilermando de Aguiar.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

A potencialidade arqueológica das glebas ocupadas pela Estação Ferroviária e seu entorno, é justificada pela história regional.

Com o aldeamento indígena e a missão jesuítica que deram origem as ocupações territoriais no Município de Dilermando de Aguiar, caracterizam uma área de potencialidade arqueológica, assim como as posteriores ocupações espanholas e portuguesas, que levaram o povoado ao enriquecimento.

O monitoramento arqueológico em obras de impacto no solo da estação e seu entorno, são medidas essenciais para se definir a presença, ou não, de um sítio arqueológico no patrimônio cultural estudado.

Durante interferências diretas na obra arquitetônica, é sugerido que se faça a pesquisa arqueológica por sistema de amostragem.

## 22.7.15 Estação Ferroviária São Pedro do Sul

### Importância Histórica – Município de São Pedro do Sul

As terras de São Pedro do Sul estiveram sob domínio espanhol durante muito tempo, somente no ano de 1801, é que os portugueses, por força de milícias, expulsaram os espanhóis do Acantonamento de São Martinho.

Com a ocupação portuguesa, várias sesmarias foram distribuídas e os novos donatários se dedicaram, quase que integralmente, a pecuária, com uma agricultura de subsistência.

O povoado foi parte integrante da Guerra dos Farroupilhas, sendo diretamente atingido por ela.

Na parte coberta das matas, colonos alemães se estabeleceram e atraíram habitantes para este canto do povoado, isso graças à fertilidade do solo. Nos idos de 1882, o povoado de São Pedro do Sul transformou-se em distrito e no ano de 1944, figurando-se como Distrito – Sede.



### Estação Ferroviária São Pedro do Sul – Patrimônio Edificado

A Estação de São Pedro foi inaugurada em 1919, juntamente com o trecho inicial do ramal. Nos anos 1940 o nome da estação foi alterado para São Pedro do Sul (**Figura 22.7-15**). Até pelo menos 1981 ainda são reportados trens de passageiros até São Borja e passando por São Pedro do Sul.

O prédio hoje não tem nenhuma utilização específica e está completamente abandonado. Nele, observa-se uma completa descaracterização: portas e janelas foram arrancadas e o telhado está em péssimo estado de conservação, assim como todo o edifício.

Não há como saber se as cores das paredes são as originais e o pátio da estação está destruído, dando espaço para uma cobertura de vegetação. O entorno, possui potencialidade arqueológica e ser considerado como parte integrante da estação ferroviária.

Medidas emergenciais devem ser tomadas em relação a esse patrimônio edificado, uma obra de restauro se faz essencial para que não se perca definitivamente o patrimônio que compões o acervo de Estações Ferroviárias do Rio Grande do Sul.



**Figura 22.7-15 – Estação Ferroviária São Pedro do Sul.**

**Fonte: Acervo Itsemap**



### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

A estação ferroviária está em estado de ruínas, o que a transformou em um sítio arqueológico histórico industrial. Um trabalho de levantamento arqueológico muito poderá ajudar na recomposição deste patrimônio, enquanto o monitoramento arqueológico durante obras de restauro e revitalização são de caráter essencial.

O entorno do patrimônio cultural não deve ser desprezado, e, o monitoramento arqueológico deve ser feito, nesse caso específico, desde o corte da grama até as obras de impacto no solo.

### **22.7.16 Estação Ferroviária do Distrito de Santa Clara**

#### **Importância Histórica – Município de São Pedro do Sul**

As terras de São Pedro do Sul estiveram sob domínio espanhol durante muito tempo, somente no ano de 1801, é que os portugueses, por força de milícias, expulsaram os espanhóis do Acantonamento de São Martinho.

Com a ocupação portuguesa, várias sesmarias foram distribuídas e os novos donatários se dedicaram, quase que integralmente, a pecuária, com uma agricultura de subsistência.

O povoado foi parte integrante da Guerra dos Farroupilhas, sendo diretamente atingido por ela.

Na parte coberta das matas, colonos alemães se estabeleceram e atraíram habitantes para este canto do povoado, isso graças à fertilidade do solo.

Nos idos de 1882, o povoado de São Pedro do Sul transformou-se em Distrito em 1944, figurando-se como Distrito – Sede.

### **Estação Ferroviária do Distrito de Santa Clara – Patrimônio Edificado**

O patrimônio da Estação Ferroviária do Distrito de Santa Clara (**Figura 22.7-16**), está localizado em área rural.



O prédio hoje não tem nenhuma utilização específica e está completamente abandonado. Nele, observa-se uma completa descaracterização: portas e janelas foram arrancadas e o telhado está em péssimo estado de conservação, assim como todo o edifício.

Não há como saber se as cores das paredes são as originais e o pátio da estação está destruído, dando espaço para uma cobertura de vegetação.

O entorno, possui potencialidade arqueológica e ser considerado como parte integrante da estação ferroviária.

Medidas emergenciais devem ser tomadas em relação a esse patrimônio edificado, uma obra de restauro se faz essencial para que não se perca definitivamente o patrimônio que compões o acervo de Estações Ferroviárias do Rio Grande do Sul.



**Figura 22.7-16 – Estação Ferroviária do Distrito de Santa Clara.**

**Fonte: Acervo Itsemap**



### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

A estação ferroviária está em estado de ruínas, o que a transformou em um sítio arqueológico histórico industrial. Um trabalho de levantamento arqueológico muito poderá ajudar na recomposição deste patrimônio, enquanto o monitoramento arqueológico durante obras de restauro e revitalização são de caráter essencial.

O entorno do patrimônio cultural não deve ser desprezado, e, o monitoramento arqueológico deve ser feito, nesse caso específico, desde o corte da grama até as obras de impacto no solo.

#### **22.7.17 Estação Ferroviária Jaguari**

##### **Importância Histórica – Município de Jaguari**

Os índios Guaranis foram os primeiros habitantes do Município de Jaguari, nos idos de 1632, na margem direita do Rio Jaguari, os missionários jesuítas fundaram a Redução de São Tomé.

Há informações sobre a existência de outras reduções na região, entretanto, a mais prospera foi a de São Tomé, situada onde hoje se localiza a cidade. São Tomé, como as demais reduções, não teve um período de duração muito longo. As mesmas passaram por vários transtornos como a ameaça de onças, pestes, fome e o perigo da invasão bandeirante. Estes fatores reduziram consideravelmente a população da aldeia de São Tome que chegou alcançar a 1800 indivíduos.

Por volta de 1638, São Tome foi transferida para a margem direita do Rio Uruguai, quase em frente à cidade de São Borja. Após decorreu muito tempo ate que novos acontecimentos surgissem no antigo berço das missões jesuíticas.

Somente em 1871, é criada uma colônia agrícola para nacionais e estrangeiros na costa da Serra Geral que margeia o Rio Jaguari Grande, no distrito de São Vicente, entre o município de São Gabriel. No ano de 1877, começou o povoamento da 4º Colônia de Silveira Martins, somente quando não havia mais terras devolutas nas demais regiões é que a colonização se voltou para Jaguari.

Em fevereiro de 1893, foi criado o distrito de Jaguari, elevado a município 1889.

### **Estação Ferroviária do Jaguari – Patrimônio Edificado**

A Estação de Jaguari (**Figura 22.7-17**) foi inaugurada em 1919, como ponta de linha do ramal, condição que ostentou até os anos 1930. Em 11 de julho de 1935, foi entregue um novo prédio para a estação, quando foi aberto o prolongamento da linha. Até pelo menos 1981 ainda são reportados trens de passageiros até São Borja e passando por Jaguari. O prédio foi utilizado pela ALL, atual concessionária da linha e agora está cedido pela Concessionária à Prefeitura onde foi instalado o Conselho Tutelar local.

O edifício, de características inglesas, apresenta-se em bom estado de conservação, necessitando de pequenos reparos.



**Figura 22.3-17 – Estação Ferroviária Jaguarí.**

**Fonte: Acervo Itsemap**



### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

O monitoramento arqueológico é o sistema mais indicado para obras na edificação e entorno da estação, salvo em caso de obras interna de impacto no solo, onde um trabalho de escavação deve ser realizado.

#### **22.7.18 Estação Ferroviária de Santiago**

##### **Importância Histórica – Município de Santiago**

A ocupação em Santiago se iniciou com o restabelecimento das Reduções Jesuíticas, que, junto dos indígenas de tradição Tapes, introduziram a pecuária como principal fonte de subsistência da região.

O nome Santiago vem desde a origem missioneira, encontram-se nas documentações jesuíticas as seguintes referências sobre o nome do atual município: São Thiago, Sam Thiago e por fim Santiago, indicados pelos assentamentos paroquiais da época

A jurisdição de Santiago ficou sujeita a São Borja até os idos de 1834, utilizando-se do nome “Distrito de São Xavier”, as terras do distrito constituíram uma comuna autônoma, sob a

denominação de Santiago do Boqueirão, o que levou a um resgate do antigo nome de Santiago, empregado outrora pelas missões.

As formas São Thiago, Sam Thiago e Santiago anteriormente referidas mostram claramente o processo evolutivo, simultaneamente prosódico e gráfico, da tradicional designação, a que o termo Boqueirão, de origem mais recente, precedido da preposição do se agregou no decurso dos anos, por influência de curiosos fenômenos fisiográficos locais.

Santiago, em sua marcha evolutiva, passou a Freguesia em 1866, batizada por Freguesia de São Thiago do Boqueirão, no ano de 1884 foi elevada à Vila e passou a categoria de cidade em 31 de março de 1938.

### **Estação Ferroviária de Santiago – Patrimônio Edificado**

A Estação de Santiago (**Figura 22.7-18**) teve sua inauguração no ano de 1936, e o primeiro trem que nela chegou foi em 01 julho deste ano.

Após um longo período de abandono, a Estação de Santiago passou por uma recuperação, deixando-a apta para o uso.

O prédio, em excelente estado de conservação, abriga o Centro Cultural da Cidade de Santiago.



**Figura 22.7-18 – Estação Ferroviária Santiago.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

## **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

A cidade de Santiago, como as demais cidades da região, representa área de alto potencial arqueológico, no entanto, o edifício está em excelente estado de conservação e apenas um trabalho de monitoramento arqueológico durante obras no solo interno do patrimônio cultural são necessárias para o resgate dos vestígios arqueológicos do local.

Durante eventuais obras de restauro, também há a necessidade de se inserir acompanhamento arqueológico, isso porque, a arqueologia muito pode contribuir com a descoberta de indícios originais para a própria obra de recuperação do prédio.

### **22.7.19 Estação Ferroviária de Santiago – Distrito de Curuçu**

#### **Importância Histórica – Município de Santiago**



A ocupação em Santiago se iniciou com o restabelecimento das Reduções Jesuíticas, que, junto dos indígenas de tradição Tapes, introduziram a pecuária como principal fonte de subsistência da região.

O nome Santiago vem desde a origem missioneira, encontram-se nas documentações jesuíticas as seguintes referências sobre o nome do atual município: São Thiago, Sam Thiago e por fim Santiago, indicados pelos assentamentos paroquiais da época.

A jurisdição de Santiago ficou sujeita a São Borja até os idos de 1834, utilizando-se do nome “Distrito de São Xavier”, as terras do distrito constituíram uma comuna autônoma, sob a denominação de Santiago do Boqueirão, o que levou a um resgate do antigo nome de Santiago, empregado outrora pelas missões.

As formas São Thiago, Sam Thiago e Santiago anteriormente referidas mostram claramente o processo evolutivo, simultaneamente prosódico e gráfico, da tradicional designação, a que o termo Boqueirão, de origem mais recente, precedido da preposição do se agregou no decurso dos anos, por influência de curiosos fenômenos fisiográficos locais.

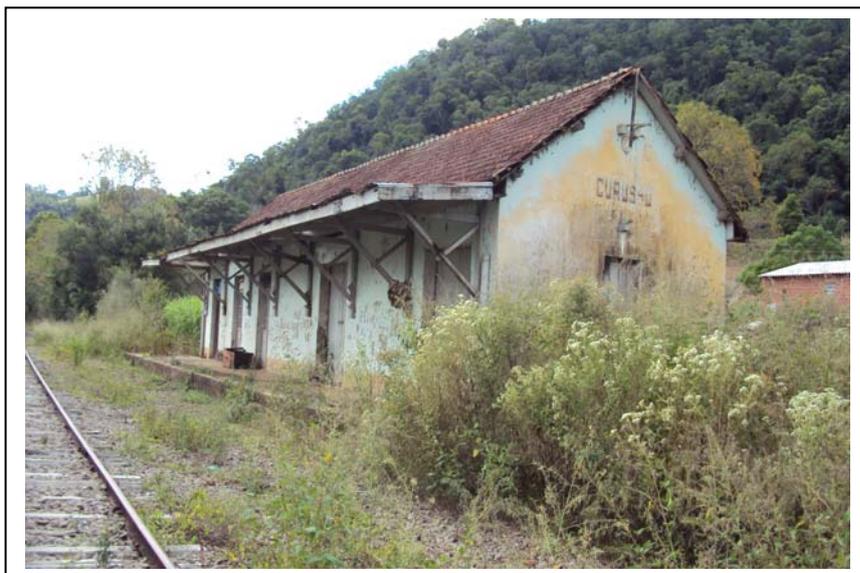
Santiago, em sua marcha evolutiva, passou a Freguesia em 1866, batizada por Freguesia de São Thiago do Boqueirão, no ano de 1884 foi elevada à Vila e passou a categoria de cidade em 31 de março de 1938.

### Estação Ferroviária de Santiago, Distrito de Curuçu – Patrimônio Edificado

O prédio da Estação Rural do Distrito de Curuçu, no Município de Santiago, é uma construção vernacular, típica do início do século XX. Seu estado de conservação está péssimo e necessita de reparo urgente (**Figura 22.7-19**).

O edifício está em completo abandono, no entanto, não foi invadido ou mesmo deteriorado pela população local, mantendo suas características originais, tais como: janelas, porta telhados e, mesmo com sua pintura desgastada e recoberta pela vegetação, ainda pode-se ler as identificações da estação.

Indica-se para esse edifício um trabalho de restauro e uma amostragem de pintura parietal, que fará nela um trabalho de identificação e se observará as possíveis descaracterizações do patrimônio.



**Figura 22.7-19 – Estação Ferroviária Santiago- Área Rural. Distrito de Curuçu.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras

A cidade de Santiago, como as demais cidades da região, representa área de alto potencial arqueológico, por tratar-se de terras indígenas e posteriormente ocupadas pelas missões jesuíticas.

Por estar localizada em área rural, a Estação do Distrito de Curuçú, apresenta características que indicam a possibilidade de acolhimento de sítios arqueológicos. Para que seja, ou não, identificado vestígios culturais desta natureza no prédio de Curuçú, é necessário que se faça um levantamento em campo, seguido de sondagens arqueológicas e, caso seja comprovado o potencial da área, deve-se fazer um registro oficial e manter um trabalho sistemático de pesquisas, que pode ser realizado através de monitoramento arqueológico.

O edifício abandonado simplifica a investigação científica, que deve ser feita junto com obras de engenharia.

### **22.7.20 Estação Ferroviária Inspetor Lobo D'Ávila**

#### **Importância Histórica – Município de Santiago**



A ocupação em Santiago se iniciou com o restabelecimento das Reduções Jesuíticas, que, junto dos indígenas de tradição Tapes, introduziram a pecuária como principal fonte de subsistência da região.

O nome Santiago vem desde a origem missioneira, encontram-se nas documentações jesuíticas as seguintes referências sobre o nome do atual município: São Thiago, Sam Thiago e por fim Santiago, indicados pelos assentamentos paroquiais da época

A jurisdição de Santiago ficou sujeita a São Borja até os idos de 1834, utilizando-se do nome “Distrito de São Xavier”, as terras do distrito constituíram uma comuna autônoma, sob a denominação de Santiago do Boqueirão, o que levou a um resgate do antigo nome de Santiago, empregado outrora pelas missões. As formas São Thiago, Sam Thiago e Santiago anteriormente referidas mostram claramente o processo evolutivo, simultaneamente prosódico e gráfico, da tradicional designação, a que o termo Boqueirão, de origem mais recente, precedido da preposição do se agregou no decurso dos anos, por influência de curiosos fenômenos fisiográficos locais.

Santiago, em sua marcha evolutiva, passou a Freguesia em 1866, batizada por Freguesia de São Thiago do Boqueirão, no ano de 1884 foi elevada à Vila e passou a categoria de cidade em 31 de março de 1938.

### **Estação Ferroviária Inspetor Lobo D'Ávila – Patrimônio Edificado**

O nome original da Estação Ferroviária Inspetor Lobo D'Ávila, é Estação Maria Joaquina (Figura 22.7-20), como pode ser lido, ainda hoje, nos vestígios da parede da ruína.

Inaugurada no ano de 1935, teve seu nome mudado para homenagear um antigo telegrafista da ferrovia. A estação se manteve ativa até o ano de 1981, sendo relegada ao completo abandono após esta data. Hoje o prédio encontra-se em completo estado de deteriorização, transformando-o em ruínas.



**Foto 22.7-20 – Ruínas da Estação Ferroviária Inspetor Lobo D'Ávila, Antiga Estação Maria Joaquina.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

A cidade de Santiago, como as demais cidades da região, representa área de alto potencial arqueológico, por tratar-se de terras indígenas e posteriormente ocupadas pelas missões jesuíticas.

Por localizar-se em área rural e estar em estado de ruína, a Estação Ferroviária Inspetor Lobo D'Ávila é considerada área de altíssimo potencial arqueológico.

O sistema investigativo mais indicado para o patrimônio em questão é o de amostragem por sondagem, para que se identifique, ou não, vestígios que indicam se estamos ou não diante de um sítio arqueológico.

O monitoramento de obras no local também pode ser realizado, no entanto, uma intervenção arqueológica no solo, pode oferecer a real dimensão da estação, a planta baixa original e as evidenciar as diversas ocupações que podem ter ocorrido na gleba das ruínas, para tal, a escavação, mesmo que por sondagem, é o sistema mais indicado para a Estação Ferroviária Inspetor Lobo D'Ávila.

### **22.7.21 Estação Ferroviária Tupantuba**

#### **Importância Histórica – Município de Santiago**

A ocupação em Santiago se iniciou com o restabelecimento das Reduções Jesuíticas, que, junto dos indígenas de tradição Tapes, introduziram a pecuária como principal fonte de subsistência da região.

O nome Santiago vem desde a origem missioneira, encontram-se nas documentações jesuíticas as seguintes referências sobre o nome do atual município: São Thiago, Sam Thiago e por fim Santiago, indicados pelos assentamentos paroquiais da época

A jurisdição de Santiago ficou sujeita a São Borja até os idos de 1834, utilizando-se do nome “Distrito de São Xavier”, as terras do distrito constituíram uma comuna autônoma, sob a denominação de Santiago do Boqueirão, o que levou a um resgate do antigo nome de Santiago, empregado outrora pelas missões.

As formas São Thiago, Sam Thiago e Santiago anteriormente referidas mostram claramente o processo evolutivo, simultaneamente prosódico e gráfico, da tradicional designação, a que o termo Boqueirão, de origem mais recente, precedido da preposição do se agregou no decurso dos anos, por influência de curiosos fenômenos fisiográficos locais.

Santiago, em sua marcha evolutiva, passou a Freguesia em 1866, batizada por Freguesia de São Thiago do Boqueirão, no ano de 1884 foi elevada à Vila e passou a categoria de município em 31 de março de 1938.

### **Estação Ferroviária Tupantuba – Patrimônio Edificado**

Não existem muitas informações disponíveis sobre a Estação Ferroviária de Tupantuba (**Figura 22.7-21**), sabe-se apenas que sua inauguração foi no ano de 1943 e que seu prédio está em pé até os dias atuais.

Até o ano de 2009 a estação foi utilizada como moradia, sofrendo diversos danos em sua forma original, descaracterizando por completo o patrimônio do acervo ferroviário regional. Uma intervenção arquitetônica, com o objetivo de resgatá-la, será um empreendimento necessário.



**Figura 22.7-21 – Estação Ferroviária Tupantuba.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

A cidade de Santiago, como as demais cidades da região, representa área de alto potencial arqueológico, por tratar-se de terras indígenas e posteriormente ocupadas pelas missões jesuíticas.

O patrimônio sofreu diversas ocupações e um levantamento arqueológico ajudaria no resgate do patrimônio, assim como o monitoramento durante as obras de revitalização da área e seu entorno.

## 22.7.22 Estação Ferroviária Bossoroça

### Importância Histórica – Município de Bossoroça

O Município de Bossoroça, no início de sua ocupação, era território missioneiro, da conhecida Estância de Santo Tomé. Com as concessões de terra feita pelo governo português, chegou o primeiro povoador, de nome, José Fabrício da Silva, que se instalou próximo a igreja e a um pequeno cemitério local, surge o povoado.

O nome Bossoroça teve origem com os viajantes e tropeiros que passavam pelo vilarejo e dormiam nas proximidades da igreja ou do cemitério, único local em quilômetros que oferecia descanso, com sombra e água límpida que nasce dentro da barroca. A uma barroca deram o nome de Bossoroça, que no vocabulário Guarani significa rasgão ou terra fendida.

### Estação Ferroviária Bossoroça – Patrimônio Edificado



Não há muitas informações históricas sobre a Estação Ferroviária de Bossoroça (**Figura 22.7-22**), somente que foi inaugurada em 1943 e esteve ativa até os idos de 1976, dois anos depois as linhas que passavam por Bossoroça não mais existiam.

Se considerarmos o tempo em que a estação foi desativada e as diversas ocupações que por ela passaram, servindo inclusive de moradia até os idos de 2008, o prédio está em bom estado de conservação. Por ter sido transformado em moradia, o prédio de Bossoroça, está descaracterizado, mas ainda preserva características originais, como o telhado, as janelas e as portas.



**Figura 22.7-22 – Estação Ferroviária Bossoroça.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

## Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras

A cidade de Santiago, como as demais cidades da região, representa área de alto potencial arqueológico, por tratar-se de terras indígenas e posteriormente ocupadas pelas missões jesuíticas.

O patrimônio edificado foi desativado no ano de 1976, após um breve período de abandono, ele transformou-se em moradia, permanecendo até o ano de 2008, quando foi completamente desocupado.

Essas diversas ocupações deixaram suas marcas no solo da estação, transformando-a em um retrato da população local. Para se fazer essa leitura, podemos recorrer a três diferentes metodologias.

- Levantamento para definição de potencialidade arqueológica;
- Sondagens arqueológicas no espaço interno e entorno; e
- Monitoramento em obras de infra-estrutura e restauro.



### 22.7.23 Estação Ferroviária de São Luiz Gonzaga

#### Importância Histórica – Município de São Luiz Gonzaga

O início do povoamento da sede verificou-se no ano de 1687. Seus habitantes primitivos eram de origem polonesa. Anteriormente, denominava-se "São Luís dos Povos das Missões". Pela Lei nº 1238, de 3 de junho de 1880, foi elevado à vila. Após atingir grande desenvolvimento econômico, desmembrando-se de São Luís Gonzaga, passou a constituir um novo município, de acordo com o Decreto nº 477, de 12 de março de 1902.

#### Estação Ferroviária – Patrimônio Edificado

O ramal de Santo Ângelo, partindo da estação de Santiago, no ramal de São Borja, foi aberto em seu primeiro trecho até São Luiz Gonzaga, em 1943. Em 1957 foi prolongado até Cerro Largo, e por volta de 1974 atingiu finalmente Santo Ângelo. Trens de passageiros correram pelo ramal pelo menos até 1976; em 1978 já não existiam. A linha atualmente tem a concessão da ALL. A estação de São Luiz Gonzaga (**Figura 22.7-23**) foi inaugurada em 1943.

Era ponta de linha do ramal. Em 1957, foi inaugurado o prolongamento até Santo Ângelo (Figura 22.7.24).



Figura 22.7-23 – Estação Ferroviária de São Luiz Gonzaga.

Fonte: Acervo Itsemap

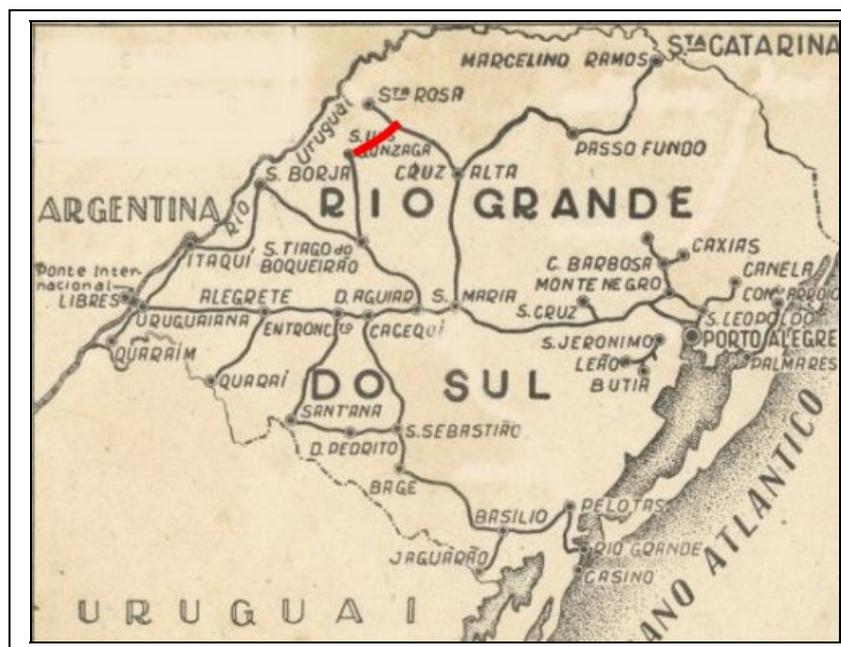


Figura 22.7-24 – Mapa do prolongamento de Santo Ângelo.

### Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora

A Estação Ferroviária de São Luiz Gonzaga possui alto potencial arqueológico, as terras por ela ocupadas abrigaram culturas diversas que caracterizam a formação primária da identidade nacional.

No pretérito todas as terras do município eram assentamentos indígenas, o que indica a possível presença de sítios arqueológicos pré-cabralinos na região.

As origens do povoado de São Luiz Gonzaga, batizando-o conforme suas tradições apontam para um possível sítio arqueológico colonial e/ou de contato, ou seja, a convivência entre os índios e os missionários gerou uma terceira forma de se entender a cultura dos dois povos, onde há uma forte influência de uma tradição sobre a outra, criando assim, vestígios materiais dessa miscigenação cultural, tão comum entre os nativos e os colonizadores europeus.

Para confirmar a existência de sítios arqueológicos, um trabalho de campo se faz necessário.

A estação ferroviária trata-se um Sítio Arqueológico Urbano de interesse industrial, nela, qualquer intervenção deverá ser acompanhada por arqueólogos e restauradores. De modo geral, os registros da Estação Ferroviária de São Luiz Gonzaga, deixa claro que se trata de terras protegidas por leis federais e que devem ser devidamente vistoriadas por profissionais de arqueologia durante obras de impacto no patrimônio cultural.



#### **22.7.24 Estação Ferroviária de São Borja**

##### **Importância Histórica – Município de São Borja**

Expulsos os jesuítas das missões orientais, a elas retornam em 1639. Nessa segunda fase de atividades é que fundam o povo de São Francisco de Borja que, abrigando a população indígena das regiões situadas entre o *Icamaquã* e o *Butui*, bem como o da margem Argentina, chegou a possuir, quase 4000 habitantes. Não tardou, porém, para que acontecimentos vários viessem interromper tal prosperidade.

São Borja, não constituiu exceção no quadro geral de completa anarquia que passou a imperar em toda região missioneira, e, em 1827, sua população já descera muitíssimo. Nessa época foi designado um Comandante Geral das Missões, função que deveria ser exercida por um oficial superior do exército. Foi durante essa comandância que surgiram as primeiras sesmarias em São Borja.

Os primeiros comandantes gerais exerceram suas funções em São Miguel, São Nicolau, São Luiz e só posteriormente em São Borja. No entanto, cada dia mais se evidenciava que urgia

integrar efetivamente a vasta área das missões, quase a metade do atual Rio Grande, bem como dar às novas fronteiras uma mais eficiente proteção.

Tudo isso talvez tenha levado, em 1833, o Presidente da Província em conselho a criar a Comarca das Missões, da qual um dos termos sediava-se em São Borja. Para instalação do referido termo de comarca foi o povoado, nesse mesmo ano e por decisão do mesmo Presidente da Província em Conselho, elevado à vila.

Sua história continuaria conturbada por repetidas lutas já que, por sua própria situação geográfica, participara ativamente de todas as contendas com os países vizinhos. Apesar de tudo, porém, São Borja prosperou graças principalmente a pecuária que constitui até hoje a base de sua economia.

São Borja como cidade e sede do município de mesmo nome, se origina da redução de São Francisco de Borja, fundada pelos jesuítas da Companhia de Jesus a margem esquerda do rio Uruguai.



### **Estação Ferroviária de São Borja – Patrimônio Edificado**

O ramal de São Borja, partindo da estação de Dilermando de Aguiar, na linha Porto Alegre-Uruguaiana, foi aberto em 1919 até a estação de Jaguari, e somente 17 anos depois chegou a Santiago, para finalmente alcançar São Borja em 1938, onde se encontraria com a linha Itaqui-Uruguaiana-São Borja. Os trens de passageiros, sempre partindo de Santa Maria, trafegaram pelo menos até 1982 na linha, que como linha cargueira, está ativa até hoje, operada pela ALL.

A estação de São Borja (**Figura 22.7-25**) foi inaugurada em 1913, pela *The Brazil Great Southern Railway Co. Ltda.* Estava então ligada a Uruguaiana e Itaqui, acompanhando o Rio Uruguai na fronteira com a Argentina. Essa ferrovia (a única que não foi fundida na fundação da VFRGS em 1905) foi encampada pelo Governo Federal em 1924, e transferida para a VFRGS em 1933. Em 1929, um novo prédio para a estação, semelhante a outras estações da região, foi entregue.

Em 1938, o ramal que vinha de Dilermando de Aguiar, na linha Porto Alegre-Uruguaiana, chegou finalmente até São Borja, depois de ter suas obras paradas por mais de 15

anos. A cidade, então, era o entroncamento dos dois ramais. Até pelo menos 1981 ainda são reportados trens de passageiros até São Borja, e que depois seguiam para Itaquí.



**Figura 22.7-25 – Estação Ferroviária São Borja.**

**Fonte: Acervo Itsemap**



### **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora**

A Estação Ferroviária de São Borja possui alto potencial arqueológico, as terras por ela ocupadas abrigaram culturas diversas que caracterizam a formação primária da identidade nacional.

No pretérito todas as terras do município eram assentamentos indígenas, o que indica a possível presença de sítios arqueológicos pré-cabralinos na região.

As missões jesuítas, que deram origem ao povoado de São Borja, batizando-o conforme suas tradições apontam para um possível sítio arqueológico colonial e/ou de contato, ou seja, a convivência entre os Kaingangos e os Missionários, gerou uma terceira forma de se entender a cultura dos dois povos, onde há uma forte influência de uma tradição sobre a outra, criando assim, vestígios materiais dessa miscigenação cultural, tão comum entre os nativos e os colonizadores europeus.

Para a verificação da existência de sítios arqueológicos, um trabalho de campo se faz necessário, eventuais obras de infra-estrutura realizadas interior ou a trezentos metros do entorno do Patrimônio Cultural Edificado deve ser acompanhada por um profissional de arqueologia. Este trabalho consistem em um estudo sistemático denominado monitoramento arqueológico. Outro possível sistema de reconhecimento de área no patrimônio edificado de São Borja é a

realização de sondagens arqueológicas, onde se pode observar ou não os sítios arqueológicos existentes.

A estação ferroviária é um Sítio Arqueológico Urbano de interesse industrial, nela, qualquer intervenção deverá ser acompanhada por arqueólogos e restauradores. De modo geral, os registros da Estação Ferroviária de São Borja, deixa claro que se trata de terras protegidas por leis federais e que devem ser devidamente vistoriadas por profissionais de arqueologia durante obras de impacto no patrimônio cultural.

### **22.7.25 Estação Ferroviária de Plano Alto.**

#### **Importância Histórica – Município de Uruguaiana.**



Em 1814, D. Diogo de Souza doa a primeira sesmaria entre *Ibicui* e o *Ibirocai*. Porém, a idéia da fundação do povoado só em plena Revolução Farroupilha surgiria. Um dos sesmeiros, Manuel Joaquim do Couto doou meia légua, em quadro para edificação do povoado. Ali foi em 1843, criada uma Capela Curada, denominada Capela do Uruguai para onde se transferiram os moradores de um lugarejo denominado Santana do Uruguai. Dois anos após o novo povoado já possuía cerca de 100 casas e a denominação fora já alterada para Uruguaiana. Lei Provincial de 1846 criou o município e freguesia de Santana do Uruguaiana, desmembrando-se de Alegrete.

#### **Estação Ferroviária de Plano Alto – Patrimônio Edificado**

A E. F. Porto Alegre-Uruguaiana foi aberta como empresa federal em 1883, ligando Santo Amaro (Amarópolis) a Cachoeira (Cachoeira do Sul). Para se ir de Santo Amaro a Porto Alegre utilizava-se a navegação fluvial no rio Jacuí. Em 1898 foi encampada pela *Cie. Auxilaire*, empresa belga, e em 1905 passou a ser a linha-tronco da VFRGS, ainda administrada pelos belgas.

Em 1907, os trilhos atingiram finalmente Uruguaiana, na fronteira com a Argentina. Somente em 1911, a construção da linha Santo Amaro-Barreto-Montenegro possibilitou a ligação da longa linha com a capital, utilizando-se parte da antiga linha Porto Alegre-Novo Hamburgo. Em 1920, a linha tornou-se estatal novamente.

Em 1938, a variante Diretor-Pestana-Barreto diminuiu a linha em 50 km. Durante os seus anos de operação foram construídas algumas variantes, para encurtar tempos e distâncias,

eliminando algumas estações de sua linha original. Em 1957 foi encampada pela RFFSA. Em 2 de fevereiro de 1996, deixaram de rodar os trens de passageiros pela linha, que, hoje transporta os trens cargueiros da concessionária ALL, desde esse mesmo ano.

A estação de Plano Alto (**Figura 22.7-26**) foi inaugurada em 1907. Tinha esse nome por ficar junto às nascentes do córrego São Gonçalo, tendo altura elevada para o local. Os trens de passageiros da linha Porto Alegre-Uruguaiana pararam em 02/02/1996. A estação ainda está de pé hoje (2010) e é utilizada como dormitório do pessoal da via permanente da ALL.

Anualmente, uma composição da ALL sai da estação de Uruguaiana e vai até Plano Alto com três carros especiais adaptados para as festas locais.



**Figura 22.7-26 – Estação Ferroviária de Plano Alto.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora**

Toda a cidade incorre em alta potencialidade arqueológica, por ter sido área de ocupação indígena e posteriormente de imigrantes, que se espalharam na região para o cultivo. Ações de preservação e de identificação do patrimônio cultural arqueológico deverão ser tomadas no decorrer das obras de engenharia na Estação Ferroviária de Plano Alto, essas ações correspondem a:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno;
- Levantamento histórico detalhado da região; e

- Sondagens pontuais feitas pela equipe de arqueologia.

### **22.7.26 - Estação Ferroviária de São Gabriel Nova**

#### **Importância Histórica – Município de São Gabriel**

Até o século XVIII a área hoje ocupada pelo município de São Gabriel esteve sob a dominação ora lusa, ora castelhana. Foi cenário de toda longa contenda para demarcação de fronteira e em terras do atual São Gabriel sucumbe Sepé Tiarajú que ficaria como figura legendária da resistência indígena.

Datam de 1788 as primeiras sesmarias e em 1801 o naturalista espanhol Félix de Azara fundava, junto ao cerro de Batovi, uma povoação destinada à colonização espanhola com o nome de São Gabriel.



Essa povoação foi tomada aos espanhóis por Patrício Corrêa da Câmara, Primeiro Visconde de Pelotas. Apesar das lutas, a região prosperou, e, até 1809 São Gabriel pertenceu a Rio Pardo. Em 1814, foi demarcada uma área em terras da sesmaria de Antônio Alves Trilha para onde se transferiu o povoado de Batovi, conservando, porém, a denominação de São Gabriel. Em 1837 foi elevado à freguesia e em 1846 à vila e sede do município.

#### **Estação Ferroviária de São Gabriel Nova – Patrimônio Edificado**

A linha foi construída em partes: pela *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited*, sucessora de uma série de concessões anteriores, a Bagé-Marítima, em 1884. De Cacequi a São Gabriel, em meados de 1896 e de São Sebastião a Bagé, no final do mesmo ano, ambos pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana.

Em 1900, a união São Sebastião-São Gabriel completaria o trecho Bagé-Rio Grande. Era uma linha de grande utilidade, pois transportava gado e charque para o porto do Rio Grande, apesar de, no final do século 19, ter baixo movimento por causa dos altos preços do frete, dos maus serviços e da interrupção do serviço dos trens pela Revolução Federalista.

Os trens de passageiros partiam de Livramento, em outra linha, chegavam a Cacequi e dali até Bagé. Em Bagé, havia que se trocar de trem para chegar a Rio Grande. Uma série de variantes foi entregue entre 1968 e os anos 1980 - Pedras Altas, Três Estradas, Pedro Osório,

Pelotas - que encurtaram e melhoraram seu traçado, eliminando diversas das estações originais. Até 1982 as linhas ainda transportavam passageiros, quando o serviço foi interrompido devido ao desabamento de uma ponte em Pedro Osório; uma nova linha foi construída logo depois. O transporte de passageiros retornou algum tempo depois, mas com trens mistos, que duraram até meados dos anos 1990.

A estação de São Gabriel-Nova (**Figura 22.7.27**) parece ter sido inaugurada nos anos 1970 para substituir a antiga estação de São Gabriel. "Eu morei em São Gabriel até julho de 1974. Até então o traçado do trem era o que passava pela estação antiga, que ficava a uma quadra da minha casa.

Viajei desde criança no trajeto Bagé-Rio Grande de um lado e Bagé-São Sebastião-São Gabriel e até Porto Alegre (via Cacequi-Santa Maria) de outro. Pois bem, por volta de 1972, eu trabalhava no Banco do Brasil de São Gabriel e eu junto com mais 15 colegas compramos uma área na entrada da cidade de aproximadamente 1,5 hectares para construção de casas financiadas. Era uma espécie de "Vila dos bancários". Nós mesmos administramos a construção pela Construtora Cachoeirense.

A vila ainda existe hoje, ela que ficava na entrada da cidade hoje praticamente se mistura com outras construções. Pois bem, quando nós estávamos com o terreno comprado e os projetos das casas prontos, chegou a notícia de que o Ministério dos Transportes iria modificar o trajeto da linha do trem. Hoje a área onde os trilhos estariam está toda povoada. Então eu posso assegurar, para que possa corrigir os dados na página, que a estação antiga continuou sendo usada até 1974, quando saí de São Gabriel, não sabendo a data exata de quando foi desativada, mas o que não é difícil descobrir (João José Forni, 07/2006). O IPHAE considera a data de desativação da velha estação como tendo sido em 1978, o que faz supor que esta seria a data de abertura da nova.

A estação fica numa variante que passa mais afastada do centro da cidade. A estação original, entretanto, continua unida por trilhos com a nova. "Quando estive na estação antiga de São Gabriel, em 1996, ainda existiam os trilhos. Na época me informaram que na safra do arroz o trem ainda ia até lá para carregar. Em volta existem engenhos de arroz. Os prédios da estação e do armazém não eram utilizados com fins ferroviários. O prédio da estação abriga um mini museu da FEB e o que foi o armazém era utilizado por uma cooperativa. Quanto à localização, a estação antiga fica praticamente no centro de São Gabriel enquanto a nova fica fora da área

urbana, a mais ou menos uns 2 km de distância. Embora eu pouco conheça São Gabriel, me pareceu que esta variante que tirou os trilhos do centro da cidade fica paralela a linha antiga (pelo lado da plataforma da estação antiga). Os trens chegam à estação antiga por um pedaço da linha que ficou como um ramal. Foi uma pena que eu não tenha acompanhado os trilhos antigos para ver em que ponto encontram a linha nova" (João José Forni, 07/2006).



**Foto 22.7-27 – Estação Ferroviária de São Gabriel Nova.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora**

A Estação Ferroviária de São Gabriel Nova possui alto potencial arqueológico, as terras por ela ocupadas abrigaram culturas diversas que caracterizam a formação primária da Identidade Nacional.

No pretérito todas as terras do município eram assentamentos indígenas, o que indica a possível presença de sítios arqueológicos pré-cabralinos na região.

As missões jesuítas, que deu origem ao povoado de São Gabriel, batizando-o conforme suas tradições apontam para um possível sítio arqueológico colonial e/ou de contato, ou seja, a convivência entre os Tupis e os Missionários, gerou uma terceira forma de se entender a cultura dos dois povos, onde há uma forte influência de uma tradição sobre a outra, criando assim, vestígios materiais dessa miscigenação cultural, tão comum entre os nativos e os colonizadores europeus.

Para nos certificarmos da existência de sítios arqueológicos, um trabalho de campo se faz necessário.

Eventuais obras de infra-estrutura realizadas interior ou a trezentos metros do entorno do Patrimônio Cultural Edificado deve ser acompanhada por um profissional de arqueologia, este trabalho, consistem em um estudo sistemático denominado monitoramento arqueológico. Outro possível sistema de reconhecimento de área no patrimônio edificado de São Gabriel é a realização de sondagens arqueológicas, onde se pode observar ou não os sítios arqueológicos existentes.

A estação ferroviária é um Sítio Arqueológico Urbano de interesse industrial, nela, qualquer intervenção deverá ser acompanhada por arqueólogos e restauradores. De modo geral, os registros da Estação Ferroviária de São Gabriel Nova, deixa claro que se trata de terras protegidas por leis federais e que devem ser devidamente vistoriadas por profissionais de arqueologia durante obras de impacto no patrimônio cultural.



#### **25.2.27 Estação Ferroviária de Zambês**

##### **Importância Histórica – Município de São Gabriel**

Até o século XVIII a área hoje ocupada pelo município de São Gabriel esteve sob a dominação ora lusa, ora castelhana. Foi cenário de toda longa contenda para demarcação de fronteira e em terras do atual São Gabriel sucumbe Sepé Tiarajú que ficaria como figura legendária da resistência indígena.

Datam de 1788 as primeiras sesmarias e em 1801 o naturalista espanhol Félix de Azara fundava, junto ao cerro de Batovi, uma povoação destinada à colonização espanhola com o nome de São Gabriel.

Essa povoação foi tomada aos espanhóis por Patrício Corrêa da Câmara, Primeiro Visconde de Pelotas. Apesar das lutas, a região prosperou, e, até 1809 São Gabriel pertenceu a Rio Pardo. Em 1814, foi demarcada uma área em terras da sesmaria de Antônio Alves Trilha para onde se transferiu o povoado de Batovi, conservando, porém, a denominação de São Gabriel. Em 1837 foi elevado à freguesia e em 1846 à vila e sede do município.

### Estação Ferroviária de Zambês - Patrimônio Arquitetônico

O prédio da Estação Ferroviária de Zambês (**Figura 22.7-28**), é uma construção contemporânea de tijolinho a vista, laje e parti banda de concreto. O edifício encontra-se abandonado e em péssimo estado de conservação. A vegetação em seu entorno está em crecida e o prédio corre risco de invasão. Para se recuperar a Estação Ferroviária Zambês, deve-se fazer um simples projeto de revitalização e manutenção, onde se indique o uso adequado do patrimônio.



**Figura 22.7-28 – Prédio da Estação Ferroviária de Zambês**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras

A Estação Ferroviária Zambês está localizada nas antigas áreas das missões jesuíticas, o que a coloca em área de alto potencial arqueológico, o que exige monitoramento arqueológico durante as obras de impacto no solo ou restauro.

O edifício em si, apesar de sua construção ser contemporânea, deve ser vistoriado, e para tal, o levantamento arqueológico é um sistema eficaz.

## 22.7.28 Estação Ferroviária de Suspiro

### Importância Histórica – Município de São Gabriel

Até o século XVIII a área hoje ocupada pelo município de São Gabriel esteve sob a dominação ora lusa, ora castelhana. Foi cenário de toda longa contenda para demarcação de fronteira e em terras do atual São Gabriel sucumbe Sepé Tiarajú que ficaria como figura legendária da resistência indígena.

Datam de 1788 as primeiras sesmarias e em 1801 o naturalista espanhol Félix de Azara fundava, junto ao cerro de Batovi, uma povoação destinada à colonização espanhola com o nome de São Gabriel.

Essa povoação foi tomada aos espanhóis por Patrício Corrêa da Câmara, Primeiro Visconde de Pelotas. Apesar das lutas, a região prosperou, e, até 1809 São Gabriel pertenceu a Rio Pardo. Em 1814, foi demarcada uma área em terras da sesmaria de Antônio Alves Trilha para onde se transferiu o povoado de Batovi, conservando, porém, a denominação de São Gabriel. Em 1837 foi elevado à freguesia e em 1846 à vila e sede do município.



### Estação Ferroviária de Suspiro – Patrimônio Edificado

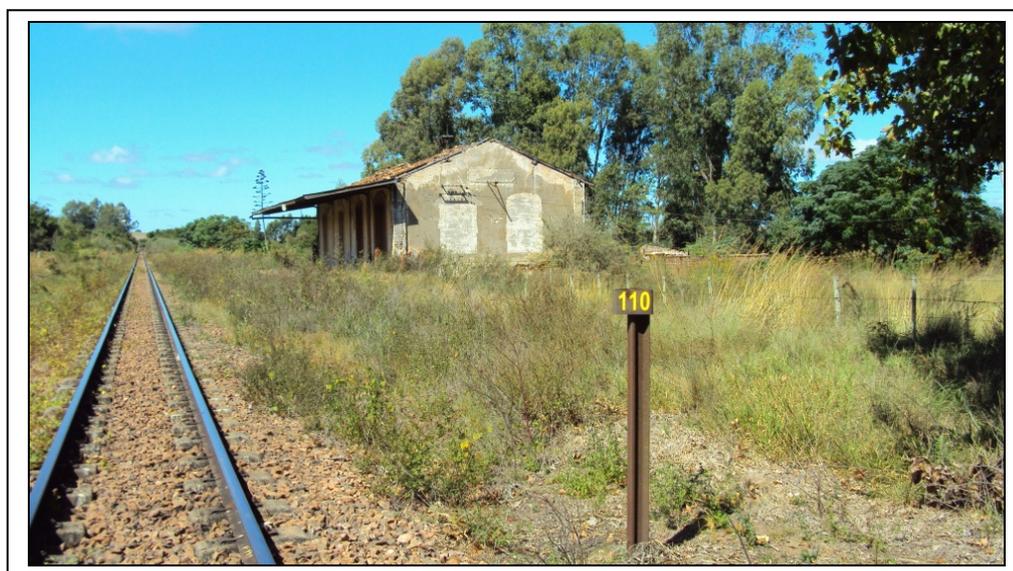
A linha foi construída em partes: pela *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited*, sucessora de uma série de concessões anteriores, a Bagé-Marítima, em 1884. De Cacequi a São Gabriel, em meados de 1896 e de São Sebastião a Bagé, no final do mesmo ano, ambos pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana.

Em 1900, a união São Sebastião-São Gabriel completaria o trecho Bagé-Rio Grande. Era uma linha de grande utilidade, pois transportava gado e charque para o porto do Rio Grande, apesar de, no final do século 19, ter baixo movimento por causa dos altos preços do frete, dos maus serviços e da interrupção do serviço dos trens pela Revolução Federalista. Os trens de passageiros partiam de Livramento, em outra linha, chegavam a Cacequi e dali até Bagé. Em Bagé, havia que se trocar de trem para chegar a Rio Grande.

Uma série de variantes foi entregue entre 1968 e os anos 1980 - Pedras Altas, Três Estradas, Pedro Osório, Pelotas - que encurtaram e melhoraram seu traçado, eliminando diversas das estações originais. Até 1982 as linhas ainda transportavam passageiros, quando o serviço foi interrompido devido ao desabamento de uma ponte em Pedro Osório; uma nova linha foi

construída logo depois. O transporte de passageiros retornou algum tempo depois, mas com trens mistos, que duraram até meados dos anos 1990.

A Estação de Suspiro (**Figura 22.7-29**) foi inaugurada pela *Cie. Auxiliaire* em 1900 juntamente com mais três estações do trecho São Gabriel – São Sebastião, que unia finalmente Cacequi ao porto do Rio Grande. O prédio da estação ainda está de pé e aparentemente sem descaracterizações.



**Figura 22.7-29 – Estação Ferroviária de Suspiro.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora**

A Estação Ferroviária de Suspiro possui alto potencial arqueológico, as terras por ela ocupadas abrigaram culturas diversas que caracterizam a formação primária da Identidade Nacional.

No pretérito todas as terras do município eram assentamentos indígenas, o que indica a possível presença de sítios arqueológicos pré-cabralinos na região.

As missões jesuítas, que deram origem ao povoado de São Gabriel, batizando-o conforme suas tradições apontam para um possível sítio arqueológico colonial e/ou de contato, ou seja, a

convivência entre os Tupis e os Missionários, gerou uma terceira forma de se entender a cultura dos dois povos, onde há uma forte influência de uma tradição sobre a outra, criando assim, vestígios materiais dessa miscigenação cultural, tão comum entre os nativos e os colonizadores europeus.

Para a verificação da existência de sítios arqueológicos, um trabalho de campo se faz necessário.

Eventuais obras de infra-estrutura realizadas interior ou a trezentos metros do entorno do Patrimônio Cultural Edificado devem ser acompanhadas por um profissional de arqueologia, este trabalho, consistem em um estudo sistemático denominado monitoramento arqueológico. Outro possível sistema de reconhecimento de área no patrimônio edificado de São Gabriel é a realização de sondagens arqueológicas, onde se pode observar ou não os sítios arqueológicos existentes.



A estação ferroviária é Sítio Arqueológico Urbano de interesse industrial, nela, qualquer intervenção deverá ser acompanhada por arqueólogos e restauradores. De modo geral, os registros da Estação Ferroviária de Suspiro, deixam claro que se trata de terras protegidas por leis federais e que devem ser devidamente vistoriadas por profissionais de arqueologia durante obras de impacto no patrimônio cultural.

### **22.7.29 Estação Ferroviária de Coronel Linhares**

#### **Importância Histórica – Município de São Gabriel**

Até o século XVIII a área hoje ocupada pelo município de São Gabriel esteve sob a dominação ora lusa, ora castelhana. Foi cenário de toda longa contenda para demarcação de fronteira e em terras do atual São Gabriel sucumbe Sepé Tiarajú que ficaria como figura legendária da resistência indígena.

Datam de 1788 as primeiras sesmarias e em 1801 o naturalista espanhol Félix de Azara fundava, junto ao cerro de Batovi, uma povoação destinada à colonização espanhola com o nome de São Gabriel.

Essa povoação foi tomada aos espanhóis por Patrício Corrêa da Câmara, Primeiro Visconde de Pelotas. Apesar das lutas, a região prosperou, e, até 1809 São Gabriel pertenceu a Rio Pardo. Em 1814, foi demarcada uma área em terras da sesmaria de Antônio Alves Trilha

para onde se transferiu o povoado de Batovi, conservando, porém, a denominação de São Gabriel. Em 1837 foi elevado à freguesia e em 1846 à vila e sede do município.

### **Estação Ferroviária de Coronel Linhares - Patrimônio Arquitetônico**

O prédio da Estação Ferroviária Coronel Linhares (**Figura 22.7-30**) é uma construção vernacular, com telhas francesas e está em completamente deteriorado. O edifício está inutilizado e corre o risco de sofrer invasões, sendo aconselhável um trabalho de restauro e reutilização do patrimônio.



**Figura 22.7-30 – Prédio da Estação Ferroviária Coronel Linhares.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

A Estação Ferroviária Coronel Linhares está localizada nas antigas áreas das missões jesuíticas, o que a coloca em área de alto potencial arqueológico, o que exige monitoramento arqueológico durante as obras de impacto no solo ou restauro.

O edifício em si, apesar de sua construção ser contemporânea, deve ser vistoriado, e para tal, o levantamento arqueológico é um sistema eficaz.

### 22.7.30 Estação Ferroviária de São Sebastião

#### Importância Histórica – Município de São Gabriel

Até o século XVIII a área hoje ocupada pelo município de São Gabriel esteve sob a dominação ora lusa, ora castelhana. Foi cenário de toda longa contenda para demarcação de fronteira e em terras do atual São Gabriel sucumbe Sepé Tiarajú que ficaria como figura legendária da resistência indígena.

Datam de 1788 as primeiras sesmarias e em 1801 o naturalista espanhol Félix de Azara fundava, junto ao cerro de Batovi, uma povoação destinada à colonização espanhola com o nome de São Gabriel.

Essa povoação foi tomada aos espanhóis por Patrício Corrêa da Câmara, Primeiro Visconde de Pelotas. Apesar das lutas, a região prosperou, e, até 1809 São Gabriel pertenceu a Rio Pardo. Em 1814, foi demarcada uma área em terras da sesmaria de Antônio Alves Trilha para onde se transferiu o povoado de Batovi, conservando, porém, a denominação de São Gabriel. Em 1837 foi elevado à freguesia e em 1846 à vila e sede do município.



#### Estação Ferroviária de São Sebastião – Patrimônio Edificado

A linha foi construída em partes: pela *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited*, sucessora de uma série de concessões anteriores, a Bagé-Marítima, em 1884. De Cacequi a São Gabriel, em meados de 1896 e de São Sebastião a Bagé, no final do mesmo ano, ambos pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana.

Em 1900, a união São Sebastião-São Gabriel completaria o trecho Bagé-Rio Grande. Era uma linha de grande utilidade, pois transportava gado e charque para o porto do Rio Grande, apesar de, no final do século 19, ter baixo movimento por causa dos altos preços do frete, dos maus serviços e da interrupção do serviço dos trens pela Revolução Federalista. Os trens de passageiros partiam de Livramento, em outra linha, chegavam a Cacequi e dali até Bagé.

Em Bagé, havia que se trocar de trem para chegar a Rio Grande. Uma série de variantes foi entregue entre 1968 e os anos 1980 - Pedras Altas, Três Estradas, Pedro Osório, Pelotas - que encurtaram e melhoraram seu traçado, eliminando diversas das estações originais. Até 1982 as linhas ainda transportavam passageiros, quando o serviço foi interrompido devido ao desabamento de uma ponte em Pedro Osório; uma nova linha foi construída logo depois. O

transporte de passageiros retornou algum tempo depois, mas com trens mistos, que duraram até meados dos anos 1990.

A Estação de São Sebastião (**Figura 22.7-31**) foi inaugurada pela Southern Brazilian R. G. do Sul Railway em 1896 (ou 1897?) como ponto terminal do trecho construído entre Bagé e esta estação. Em outubro de 1900, a estação foi finalmente unida a São Gabriel, permitindo a união entre Cacequi e o porto do Rio Grande.

Um ano antes, segundo Souza Dias, a estação passou à administração da *Cie. Auxiliaire*, que estava construindo o último trecho citado. "A estação de São Sebastião, onde Forni iria trabalhar, desde 1940, até sua aposentadoria, foi inaugurada em 20 de janeiro de 1897, segundo relato de João Francisco Trein Leite, no livro "Coxilha de São Sebastião".



O trecho ferroviário Bagé-São Sebastião foi inaugurado em 1896, tendo a primeira composição, tracionada pela locomotiva a vapor denominada "Itapevi", trafegado em 28 de março de 1896, segundo o mesmo livro. A ligação Bagé-Cacequi completa-se somente em 1900. Outro fato curioso, a respeito do transporte em São Sebastião é que o jornal de Bagé "O Comércio", informa na edição de 29.04.1898, que seria criada uma linha de diligência entre a estação São Sebastião e a Vila de Lavras, "devendo trabalhar em combinação com o horário de trens". A primeira viagem foi marcada para 3 de janeiro de 1899.

O ramal ferroviário para Dom Pedrito foi inaugurado em 1922, o que transformou São Sebastião num importante entroncamento ferroviário e foi responsável pelo desenvolvimento da Vila Torquato Severo, a partir dos anos 30 e até meados da década de 60, quando os militares começaram a desestimular o transporte ferroviário, priorizando as rodovias, o que resultou num grande erro, como hoje se constata.

Ao cabo de um ano, Negrinho foi removido de novo, desta vez para a estação S. Sebastião, município de Dom Pedrito, a uns 35 quilômetros de Bagé. Ele já tinha estado lá, quando solteiro. Embora o nome da estação férrea seja São Sebastião, a denominação correta da vila é Torquato Severo, veterano da revolução de 93 e nascido em Dom Pedrito. Eles chegaram a São Sebastião, segundo recorda o filho Douglas, em 1º de janeiro de 1940. "Viemos a bordo de um vagão da Viação Férrea, com toda a mudança e o fogão a lenha funcionando com o cano da chaminé para fora do vagão, o que não deixou de me marcar para o resto da vida. "Aquilo foi uma aventura para crianças como nós", diz Douglas" (Do livro Retrato de Mãe, de João José Forni, 1993). A partir de 1923, a estação foi ligada por um ramal a Dom Pedrito, ramal este que

em 1945 seria esticado até a cidade de Livramento, completando o triângulo férreo Livramento-Cacequi-São Sebastião-Livramento.

A Estação de São Sebastião fica hoje no distrito de Torquato Severo, um dos distritos do município de Dom Pedrito. "A estação antiga, que muitas recordações me trazem, está lá, mas não é mais utilizada como estação, tristemente está até depredada, embora uma família more nela. Está lá a gare da estação, a cobertura, a caixa d'água.

Atualmente, com a construção do novo traçado da ferrovia há alguns anos, eles utilizam uma estação nova, daquelas bem padronizadas e que não tem nada a ver com as estações antigas. Curioso é que até o cheiro da estação era diferente, aquele cheiro de fumaça de trem, com cigarro, e não sei mais o quê" (João José Forni, 07/2006). Segundo fontes, a estação está ainda (2005) servindo à ALL, atual concessionária das linhas gaúchas.

Na verdade, o prédio da estação original está abandonado e fora da linha; um prédio mais novo serviu depois como estação e estava ainda de pé em 1999.



**Figura 22.7-31 – Estação Ferroviária de São Sebastião.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ações Mitigadoras**

A Estação Ferroviária de São Sebastião possui alto potencial arqueológico, as terras por ela ocupadas abrigaram culturas diversas que caracterizam a formação primária da identidade nacional.

No pretérito todas as terras do município eram assentamentos indígenas, o que indica a possível presença de sítios arqueológicos pré-cabralinos na região.

As missões jesuítas, que deu origem ao povoado de São Gabriel, batizando-o conforme suas tradições apontam para um possível sítio arqueológico colonial e/ou de contato, ou seja, a convivência entre os Tupis e os Missionários, gerou uma terceira forma de se entender a cultura dos dois povos, onde há uma forte influência de uma tradição sobre a outra, criando assim, vestígios materiais dessa miscigenação cultural, tão comum entre os nativos e os colonizadores europeus.

Para verificar a existência de sítios arqueológicos, um trabalho de campo se faz necessário.

Eventuais obras de infra-estrutura realizadas interior ou a trezentos metros do entorno do Patrimônio Cultural Edificado devem ser acompanhadas por um profissional de arqueologia, este trabalho, consistem em um estudo sistemático denominado monitoramento arqueológico. Outro possível sistema de reconhecimento de área no patrimônio edificado de São Gabriel é a realização de sondagens arqueológicas, onde se pode observar ou não os sítios arqueológicos existentes.



A estação ferroviária é um Sítio Arqueológico Urbano de interesse industrial, nela, qualquer intervenção deverá ser acompanhada por arqueólogos e restauradores. De modo geral, os registros da Estação Ferroviária de São Sebastião, deixam claro que se trata de terras protegidas por leis federais e que devem ser devidamente vistoriadas por profissionais de arqueologia durante obras de impacto no patrimônio cultural.

### **22.7.31 Estação Ferroviária de Nova Bagé**

#### **Importância Histórica – Município de Bagé**

Em meados do século XVIII, após Sepé Tiaraju ter conseguido rechaçar a remarcação dos limites das possessões lusas e espanholas, um cacique, das tropas daquele legendário chefe - o índio Ibage ou Ipage - estabeleceu sua taba no cerro, que, por corruptela, passou a ser chamado de Bagé.

Tal denominação, com o correr do tempo, se estenderia a toda a região. Em seu retorno, os exércitos aliados esmagaram as forças indígenas e com isso parecia que os anos seguintes seriam tranqüilos.

Não tardou, porém, que, com a revogação do Tratado de Madrid, o local se tornasse novamente cenário de intensa movimentação de tropas. Em 1773, Vertiz Salcedo funda nas

proximidades da atual cidade de Bagé o forte de Santa Tecla e ali se estabelecem as forças castelhanas. Tomado o forte por Rafael Pinto Bandeira, anos depois, Domingos José Gonçalves foi encarregado de expulsar os castelhanos remanescentes que, em guerrilhas, continuavam a opor resistência.

De tal modo seus soldados desempenharam essa tarefa, que ficou resolvido dar sesmarias a todos àqueles que se haviam destacado por atos de bravura. Em 1810, novo impulso receberia o povoado inicial. Em marcha para Montevidéu, D. Diogo de Souza ali acampa e, ao querer prosseguir, muitos não puderam por falta de montarias; desta forma, acabaram se fixando ali mesmo. Em 1812, o povoado foi elevado à freguesia. Em 1846, tornou-se vila e, nesse mesmo ano, desligando-se de Piratini, passou a constituir um novo município.

### **Estação Ferroviária de Nova Bagé – Patrimônio Edificado**



A linha foi construída em partes: pela *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited*, sucessora de uma série de concessões anteriores, a Bagé-Marítima, em 1884. De Cacequi a São Gabriel, em meados de 1896 e de São Sebastião a Bagé, no final do mesmo ano, ambos pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana.

Em 1900, a união São Sebastião-São Gabriel completaria o trecho Bagé-Rio Grande. Era uma linha de grande utilidade, pois transportava gado e charque para o porto do Rio Grande, apesar de, no final do século 19, ter baixo movimento por causa dos altos preços do frete, dos maus serviços e da interrupção do serviço dos trens pela Revolução Federalista. Os trens de passageiros partiam de Livramento, em outra linha, chegavam a Cacequi e dali até Bagé.

Em Bagé, havia que se trocar de trem para chegar a Rio Grande. Uma série de variantes foi entregue entre 1968 e os anos 1980 - Pedras Altas, Três Estradas, Pedro Osório, Pelotas - que encurtaram e melhoraram seu traçado, eliminando diversas das estações originais. Até 1982 as linhas ainda transportavam passageiros, quando o serviço foi interrompido devido ao desabamento de uma ponte em Pedro Osório; uma nova linha foi construída logo depois. O transporte de passageiros retornou algum tempo depois, mas com trens mistos, que duraram até meados dos anos 1990.

Nos anos 1970, os trilhos foram retirados do centro de Bagé, desativando a estação original e a linha passou a correr mais por fora da cidade, alcançando o antigo pátio da estação

de Santa Teresa, que hoje é o pátio de manobras. Neste pátio, foi construída a Estação de Nova Bagé (**Figura 22.7-32**).



**Figura 22.7-32 – Estação Ferroviária de Nova Bagé.**

**Fonte: Acervo Itsemap**



### **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora**

Toda a cidade incorre em alta potencialidade arqueológica, por ter sido área de ocupação indígena e posteriormente de imigrantes, que se espalharam na região para o cultivo. Ações de preservação e de identificação do patrimônio cultural arqueológico deverão ser tomadas no decorrer das obras de engenharia na Estação Ferroviária de Nova Bagé, essas ações correspondem a:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno;
- Levantamento histórico detalhado da região; e
- Sondagens pontuais feitas pela equipe de arqueologia.

### 22.7.32 Estação Ferroviária de Bagé

#### Importância Histórica – Município de Bagé

Em meados do século XVIII, após Sepé Tiaraju ter conseguido rechaçar a remarcação dos limites das possessões lusas e espanholas, um cacique, das tropas daquele legendário chefe - o índio Ibage ou Ipage - estabeleceu sua taba no cerro, que, por corruptela, passou a ser chamado de Bagé. Tal denominação, com o correr do tempo, se estenderia a toda a região. Em seu retorno, os exércitos aliados esmagaram as forças indígenas e com isso parecia que os anos seguintes seriam tranquilos.

Não tardou, porém, que, com a revogação do Tratado de Madrid, o local se tornasse novamente cenário de intensa movimentação de tropas. Em 1773, Vertiz Salcedo funda nas proximidades da atual cidade de Bagé o forte de Santa Tecla e ali se estabelecem as forças castelhanas. Tomado o forte por Rafael Pinto Bandeira, anos depois, Domingos José Gonçalves foi encarregado de expulsar os castelhanos remanescentes que, em guerrilhas, continuavam a opor resistência.

De tal modo seus soldados desempenharam essa tarefa, que ficou resolvido dar sesmarias a todos àqueles que se haviam destacado por atos de bravura. Em 1810, novo impulso receberia o povoado inicial. Em marcha para Montevidéu, D. Diogo de Souza ali acampa e, ao querer prosseguir, muitos não puderam por falta de montarias; desta forma, acabaram se fixando ali mesmo. Em 1812, o povoado foi elevado à freguesia. Em 1846, tornou-se vila e, nesse mesmo ano, desligando-se de Piratini, passou a constituir um novo município.

#### Estação Ferroviária de Bagé – Patrimônio Edificado

A linha foi construída em partes: pela *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited*, sucessora de uma série de concessões anteriores, a Bagé-Marítima, em 1884. De Cacequi a São Gabriel, em meados de 1896 e de São Sebastião a Bagé, no final do mesmo ano, ambos pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana. Em 1900, a união São Sebastião-São Gabriel completaria o trecho Bagé-Rio Grande.

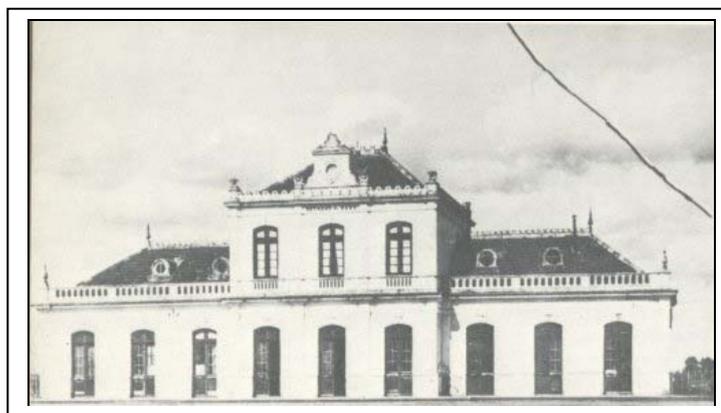
Era uma linha de grande utilidade, pois transportava gado e charque para o porto do Rio Grande, apesar de, no final do século XIX, ter baixo movimento por causa dos altos preços do frete, dos maus serviços e da interrupção do serviço dos trens pela Revolução Federalista. Os

trens de passageiros partiam de Livramento, em outra linha, chegavam a Cacequi e dali até Bagé. Em Bagé, havia que se trocar de trem para chegar a Rio Grande.

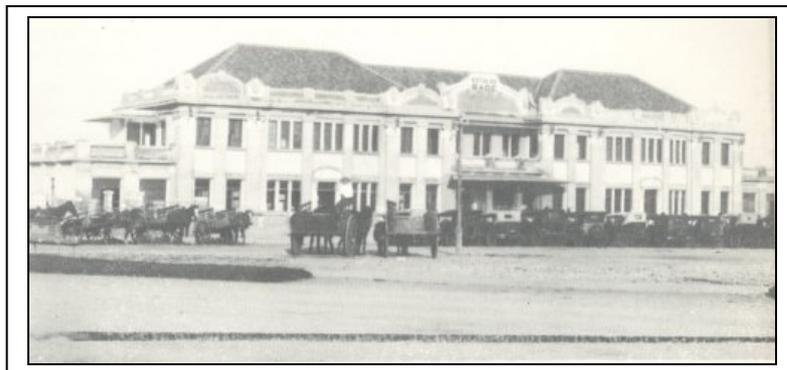
Uma série de variantes foi entregue entre 1968 e os anos 1980 - Pedras Altas, Três Estradas, Pedro Osório, Pelotas - que encurtaram e melhoraram seu traçado, eliminando diversas das estações originais. Até 1982 as linhas ainda transportavam passageiros, quando o serviço foi interrompido devido ao desabamento de uma ponte em Pedro Osório; uma nova linha foi construída logo depois. O transporte de passageiros retornou algum tempo depois, mas com trens mistos, que duraram até meados dos anos 1990.

A Estação de Bagé (**Figura 22.7-33**) foi inaugurada pela Southern Brazilian R. G. do Sul Railway em 1884 como ponto terminal do trecho construído entre Rio Grande e esta estação. Em 1896, foi entregue o trecho entre esta estação e São Sebastião, mais ao norte; finalmente, em outubro de 1900, a linha foi finalmente unida a São Gabriel, permitindo a união entre Cacequi e o porto do Rio Grande. Um ano antes, segundo Souza Dias, a estação passou à administração da *Cie. Auxiliaire*, que estava construindo o último trecho citado.

Em 24/10/1924, a estação foi destruída por um incêndio, "ficando apenas de pé as paredes laterais e a cobertura da plataforma". Foi então construída uma estação provisória de emergência. Em 1929, foi entregue a estação atual (**Figura 22.7-34**), que a substituiu. Nos anos 1970, os trilhos foram retirados e a linha passou a correr mais por fora da cidade, alcançando o antigo pátio da estação de Santa Teresa, que hoje é o pátio de manobras. O antigo prédio, então, transformou-se em centro administrativo do município de Bagé.

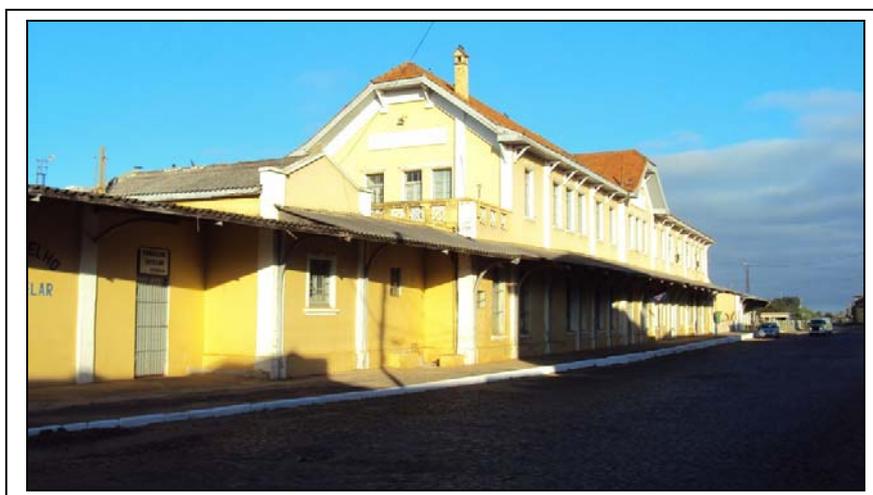


**Figura 22.7-33** – A Estação Original de Bagé, em Foto do Final do Século XIX. Foto Extraída do Livro Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul, J. R. Souza Dias, 1987, p. 126



**Figura 22.7-34** – O Prédio Atual da Estação de Bagé, em Foto dos Anos 1930. Foto Extraída do Livro Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul, J. R. Souza Dias, 1987, p. 127

Características: Estação de grande porte com dois pavimentos (**Figura 22.7-35**), de alvenaria, com cobertura sobre a plataforma sustentada por elementos de ferro trabalhados. Marquise de ferro semicircular na fachada principal. Cobertura com telha francesa. Fachada principal simétrica, com platibanda fechada. Esquadrias de madeira com caixilhos de vidro e verga reta.



**Figura 22.7-35** – Estação Ferroviária de Bagé.

**Fonte: Acervo Itsemap**

## **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora**

Toda a cidade incorre em alta potencialidade arqueológica, por ter sido área de ocupação indígena e posteriormente de imigrantes, que se espalharam na região para o cultivo. Ações de preservação e de identificação do patrimônio cultural arqueológico deverão ser tomadas no decorrer das obras de engenharia na Estação Ferroviária de Bagé, essas ações correspondem a:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno;
- Levantamento histórico detalhado da região; e
- Sondagens pontuais feitas pela equipe de arqueologia.

### **22.7.33 Estação Ferroviária de Pedro Osório**

#### **Importância Histórica – Município de Pedro Osório**



Situado à margem direita do Rio Piratini, o município de Pedro Osório recebeu anteriormente as denominações de Santa Cruz, Paraíso, Ivo Ribeiro, Olimpo. Surgiu em 1872 em terras do município de Jaguarão.

Com lento progresso só foi elevado à categoria de vila em 1938, quando se denomina Olimpo. Através de consulta plebiscitária foi criado o município de Pedro Osório com sede nas localidades de Olimpo e Cerrito em 3 de abril de 1959. Em 28 de dezembro de 1995 Cerrito emancipou-se de Pedro Osório pela lei 10.656.

A população de Pedro Osório, na sua maioria são descendentes de italianos e libaneses, responsáveis pelo início da povoação. Na área econômica e social o impulso inicial e que até hoje permanece na lembrança e faz parte da história do município destaca-se a classe ferroviária, responsável na época pela maior fonte geradora de empregos. Igual destaque merece o atual município de Pedro Osório denominado Matarazzo que com a extração de minérios gerava empregos e era grande fonte econômica. Hoje é pouco explorado apesar das riquezas minerais do seu solo.

Pedro Osório já foi conhecido como maior produtor de tijolos, com grandes olarias produzindo material de qualidade e geração de empregos. A falta de recursos e cheias do Rio Piratini debilitaram este potencial que apesar do solo rico em matéria prima, não há condições de

ser explorado, o mesmo ocorrendo com as riquezas de pedras de seu subsolo. Em 1998 o município comemorou seus 40 anos de emancipação e anseia pelo término da construção da nova ponte rodoviária sobre o Rio Piratini, que está em andamento.

### **Estação Ferroviária – Patrimônio Edificado**

A linha foi construída em partes: pela *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited*, sucessora de uma série de concessões anteriores, a Bagé-Marítima, em 1884. De Cacequi a São Gabriel, em meados de 1896 e de São Sebastião a Bagé, no final do mesmo ano, ambos pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana. Em 1900, a união São Sebastião-São Gabriel completaria o trecho Bagé-Rio Grande.

Era uma linha de grande utilidade, pois transportava gado e charque para o porto do Rio Grande, apesar de, no final do século XIX, ter baixo movimento por causa dos altos preços do frete, dos maus serviços e da interrupção do serviço dos trens pela Revolução Federalista. Os trens de passageiros partiam de Livramento, em outra linha, chegavam a Cacequi e dali até Bagé. Em Bagé, havia que se trocar de trem para chegar a Rio Grande.

Uma série de variantes foi entregue entre 1968 e os anos 1980 - Pedras Altas, Três Estradas, Pedro Osório, Pelotas - que encurtaram e melhoraram seu traçado, eliminando diversas das estações originais. Até 1982 as linhas ainda transportavam passageiros, quando o serviço foi interrompido devido ao desabamento de uma ponte em Pedro Osório; uma nova linha foi construída logo depois. O transporte de passageiros retornou algum tempo depois, mas com trens mistos, que duraram até meados dos anos 1990.

Na época da abertura da linha entre Rio Grande e Bagé foi inaugurada uma estação do outro lado do rio Piratini com o nome do rio (Piratini). O povo de Rio Grande começou logo em seguida a organizar excursões para as praias daquele rio utilizando-se de trens especiais entre a cidade e a estação de Piratini. O comércio em ambas as margens começou a prosperar e houve necessidade da construção de uma estação maior, na localidade de Maria Gomes.

Com a abertura desta, ela tomou o nome da estação antiga, que passou a se chamar Cerrito, enquanto a nova era chamada de Piratini ou Maria Gomes. Em 1893, a estação já tinha telégrafo. Junto à estação, em 1930, também se construiu o prédio da Cooperativa dos Empregados da VFRGS, e mais tarde o da farmácia e o da hospedaria dos técnicos da rede.

O nome de Pedro Osório existe já pelo menos desde 1932 (**Figura 22.7-36**). Em 1959, é criado o município, formado pelas vilas de Cerrito e de Olimpo. Em 1982, a ponte sobre o rio Piratini caiu com uma enchente. Quando foi reconstruída, mudou-se o leito da ferrovia, que passou a correr pelo bairro Orqueta e não mais pela estação antiga, desativada. Uma nova estação foi construída na linha nova (**Figura 22.7-37**).

Na mesma época, o trem de passageiros foi desativado. Hoje a estação desativada serve como centro administrativo da Prefeitura local.

"A respeito da Estação de Piratini, a história conta que quando acabou a Revolução Farroupilha, a cidade de Piratini, que foi Capital da República Farroupilha, foi praticamente abandonada pelo Império e pelo Presidente da Província, como represália. Mas os piratinenses sempre reivindicaram um tratamento melhor, devido ao estado de calamidade, abandono e perseguições por que passava o município. O Imperador D. Pedro II determinou pessoalmente, então, que a linha férrea - supremo sinal de progresso, no final do século XIX - que ligaria o porto do Rio Grande à fronteira, em Bagé, passasse por Piratini, a fim de reativar o progresso do município.

Os governantes do Estado, em represália, não cumpriram a determinação, e passaram a ferrovia a 70 km de Piratini, à margem direita do arroio Santa Maria, na estação de "Ivo Ribeiro" (hoje Pedro Osório), e a chamaram de Estação Piratini. "Assim, conseguiram enganar o Imperador e fizeram um desserviço à Capital da República Riograndense, que ficou uma cidade isolada do resto do Estado" (Do livro Retrato de Mãe, de João José Forni, 1993). (Fontes: Guias Levi, 1940-1981; Revista Refesa, maio-jun 1968; Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul, IPHAE, 2002; Retrato de Mãe, de João José Forni, 1993; Alfredo Rodrigues; Kelso Medici)



**Figura 22.7-36 – A Estação Original de Pedro Osório, c. 2002. Foto do Livro Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul, IPHAE, p. 58**



**Figura 22.7-37 – Estação Ferroviária de Pedro Osório.  
Fonte: Acervo Itsemap**

## **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora**

Toda a cidade incorre em alta potencialidade arqueológica, por ter sido área de ocupação indígena e posteriormente de imigrantes, que se espalharam na região para o cultivo. Ações de preservação e de identificação do patrimônio cultural arqueológico deverão ser tomadas no decorrer das obras de engenharia na Estação Ferroviária de Pedro Osório, essas ações correspondem a:

- Monitoramento arqueológico durante obras de Engenharia ou de reestruturação e restauro na Estação Ferroviária desativada e entorno;
- Levantamento histórico detalhado da região; e
- Sondagens pontuais feitas pela equipe de arqueologia.

### **22.7.34 Estação Ferroviária de Cerrito**



#### **Importância Histórica – Município de Cerrito**

A cidade de Cerrito atual, desde 1756 foi ponto de passagem importante de produtos embarcados ou desembarcados no porto de Santa Isabel, provenientes ou com destino a fronteira do Quaraí e Uruguai.

Fato a merecer pesquisa científica para determinar as causas do fastígio e decadência de Santa Isabel que chegou a ser vila e município durante quase nove anos (1884-1893) de igual qual forma que a Estação Cerrito, criado município em 2 abril 1891 sem chegar a instalar-se.

Presume-se que a decadência de Santa Isabel ligue-se de certa forma a construção da Ponte do Império, no passo de Acampamento do rio Piratini em 1870.

#### **Estação Ferroviária – Patrimônio Edificado**

A linha foi construída em partes: pela *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited*, sucessora de uma série de concessões anteriores, a Bagé-Marítima, em 1884. De Cacequi a São Gabriel, em meados de 1896 e de São Sebastião a Bagé, no final do mesmo ano, ambos pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana.

Em 1900, a união São Sebastião-São Gabriel completaria o trecho Bagé-Rio Grande. Era uma linha de grande utilidade, pois transportava gado e charque para o porto do Rio Grande, apesar de, no final do século 19, ter baixo movimento por causa dos altos preços do frete, dos maus serviços e da interrupção do serviço dos trens pela Revolução Federalista.

Os trens de passageiros partiam de Livramento, em outra linha, chegavam a Cacequi e dali até Bagé. Em Bagé, havia que se trocar de trem para chegar a Rio Grande. Uma série de variantes foi entregue entre 1968 e os anos 1980 - Pedras Altas, Três Estradas, Pedro Osório, Pelotas - que encurtaram e melhoraram seu traçado, eliminando diversas das estações originais. Até 1982 as linhas ainda transportavam passageiros, quando o serviço foi interrompido devido ao desabamento de uma ponte em Pedro Osório; uma nova linha foi construída logo depois. O transporte de passageiros retornou algum tempo depois, mas com trens mistos, que duraram até meados dos anos 1990.



A estação foi aberta em 1884 com o nome de Piratini, em terreno doado por José Bernabé de Souza, ou "Coronel Tutuca", Às margens do rio Piratini. O povo de Rio Grande e de Pelotas começaram logo em seguida a organizar excursões para as praias daquele rio utilizando-se de trens especiais entre a cidade e a estação.

O comércio em ambas as margens começou a prosperar e houve necessidade da construção de uma estação maior, na localidade de Maria Gomes, na margem oposta do rio, por onde a linha também passava. Com a abertura desta, ela tomou o nome da estação de Piratini original, que passou a se chamar Cerrito (**Figura 22.7-38**), enquanto a nova era chamada de Piratini ou Maria Gomes, e mais tarde de Pedro Osório.

A criação do município de Pedro Osório, formado pelas vilas de Cerrito e de Olimpo, em 1959, deixa a estação de Cerrito neste novo município. Em 1995, Cerrito torna-se município também e a estação já desativada torna-se sede da Câmara Municipal (**Figura 22.7-39**).



**Figura 22.7-38 – A Estação de Cerrito, c. 2002. Foto do Livro Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul, IPHAE, p. 218**



**Figura 22.7-39 – Estação Ferroviária de Cerrito.  
Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora**

A Estação Ferroviária de Cerrito possui alto potencial arqueológico, as terras por ela ocupadas abrigaram culturas diversas que caracterizam a formação primária da identidade nacional.

No pretérito todas as terras do município eram assentamentos indígenas, o que indica a possível presença de sítios arqueológicos pré-cabralinos na região.

O povoado pré-histórico de Cerrito, batizando-o conforme suas tradições apontam para um possível sítio arqueológico colonial e/ou de contato, gerou uma terceira forma de se entender a cultura dos dois povos, onde há uma forte influência de uma tradição sobre a outra, criando assim, vestígios materiais dessa miscigenação cultural, tão comum entre os nativos e os colonizadores europeus.

Para verificação da existência de sítios arqueológicos, um trabalho de campo se faz necessário.

Eventuais obras de infra-estrutura realizadas interior ou a trezentos metros do entorno do Patrimônio Cultural Edificado deve ser acompanhada por um profissional de arqueologia, este trabalho, consistem em um estudo sistemático denominado monitoramento arqueológico. Outro possível sistema de reconhecimento de área no patrimônio edificado de Cerrito é a realização de sondagens arqueológicas, onde se pode observar ou não os sítios arqueológicos existentes.

A Estação Ferroviária é um Sítio Arqueológico Urbano de interesse industrial, nela, qualquer intervenção deverá ser acompanhada por arqueólogos e restauradores. De modo geral, os registros da Estação Ferroviária de Cerrito, deixam claro que se trata de terras protegidas por leis federais e que devem ser devidamente vistoriadas por profissionais de arqueologia durante obras de impacto no patrimônio cultural.

### **22.7.35 Estação Ferroviária de Pelotas**

#### **Importância Histórica – Município de Pelotas**

Em fins do século XVIII, o gado selvagem existente na capitania de São Pedro do Rio Grande transformara-se já em ótima fonte de renda. A exportação para São Paulo, Rio e Minas Gerais era bastante ativa.

Surgem então numerosas, as estâncias e charqueadas. Coube ao cearense José Pinto Martins, em 1780, fundar o primeiro desses estabelecimentos e o litoral do canal de São Gonçalo foi todo partilhado em nada menos que sete estâncias. Em 1812, tão povoada se achava a região que D. João VI há por bem erigir uma nova freguesia no lugar denominado Pelotas, desmembrando-a da freguesia de São Pedro do Rio Grande. No ano seguinte iniciou-se a

construção da Capela dedicada a São Francisco de Paula, no local onde se situa a cidade. Não tardou que para ali se transferissem os moradores das margens do arroio Pelotas e do Laranjal. Em 1830, foi a freguesia elevada à categoria de vila e sede municipal.

### **Estação Ferroviária de Pelotas – Patrimônio Edificado**

A Estação Ferroviária de Pelotas é tombada pela Lei Municipal nº 4.315 de 22 de setembro de 1998, também está inventariado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado – IPHAE.

A linha foi construída em partes: pela *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited*, sucessora de uma série de concessões anteriores, a Bagé-Marítima, em 1884 (**Figura 22.7-40**). De Cacequi a São Gabriel, em meados de 1896 e de São Sebastião a Bagé, no final do mesmo ano, ambos pela E. F. Porto Alegre - Uruguaiana.



Em 1900 (**Figuras 22.7-41 e 22.7-42**), a união São Sebastião – São Gabriel completaria o trecho Bagé – Rio Grande. Era uma linha de grande utilidade, pois transportava gado e charque para o porto do Rio Grande, apesar de, no final do século XIX, ter baixo movimento por causa dos altos preços do frete, dos maus serviços e da interrupção do serviço dos trens pela Revolução Federalista.

Os trens de passageiros partiam de Livramento, em outra linha, chegavam a Cacique e dali até Bagé. Em Bagé, havia que se trocar de trem para chegar a Rio Grande. Uma série de variantes foi entregue entre 1968 (**Figura 22.7-43**) e os anos 1980 - Pedras Altas, Três Estradas, Pedro Osório, Pelotas - que encurtaram e melhoraram seu traçado, eliminando diversas das estações originais. Até 1982 as linhas ainda transportavam passageiros, quando o serviço foi interrompido devido ao desabamento de uma ponte em Pedro Osório; uma nova linha foi construída logo depois. O transporte de passageiros retornou algum tempo depois, mas com trens mistos, que duraram até meados dos anos 1990.

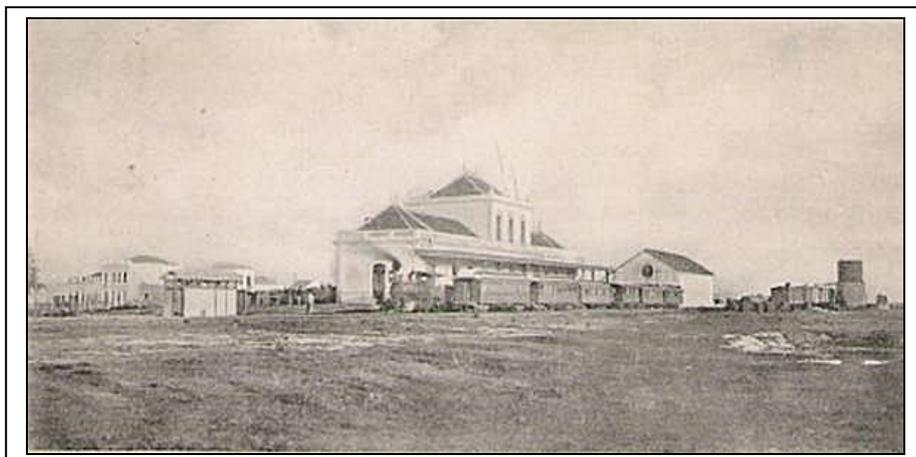
A estação de Pelotas foi inaugurada em 1884. Dali saía ramais para o porto da cidade. Atualmente a estação está em pé, mas abandonada (**Figura 22.7-44**). Ainda é o mesmo prédio original, totalmente abandonado e depredado. As janelas foram lacradas com tijolos. O lixo se espalha pelo seu interior.



**Figura 22.7-40 – A Estação de Pelotas, na Época de sua Inauguração, em 1884.**



**Figura 22.7-41 – A Estação no Início do Século XX.**



**Figura 22.7-42 – A Estação em 1903.**



**Figura 22.7-43 – A Estação em 1969, ainda com Movimento de Locomotivas a Vapor.**



**Figura 22.7-44 – Estação Ferroviária de Pelotas.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

## **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora**

Toda a cidade incorre em alta potencialidade arqueológica, por ter sido área de ocupação indígena e posteriormente de imigrantes, que se espalharam na região para o cultivo. Ações de preservação e de identificação do patrimônio cultural arqueológico deverão ser tomadas no decorrer das obras de engenharia na Estação Ferroviária de Pelotas, essas ações correspondem a:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno; e
- Levantamento histórico detalhado da região.

### **22.7.36 Estação Ferroviária Vila de Quinta**

#### **Importância Histórica – Município de Rio Grande**



No reconhecimento que fizeram os primeiros exploradores lusitanos da costa brasileira, destacou-se logo o único natural que apresentava a porção meridional do território, porém "Rio Grande" seria no século XVI, nome genérico dado as águas que se estendiam do estuário do Guaíba até o Atlântico. A barra, em 1532, fora já visitada por Martim Afonso de Souza e a enseada mais importante, em homenagem ao irmão deste colonizador, recebeu o nome de São Pedro.

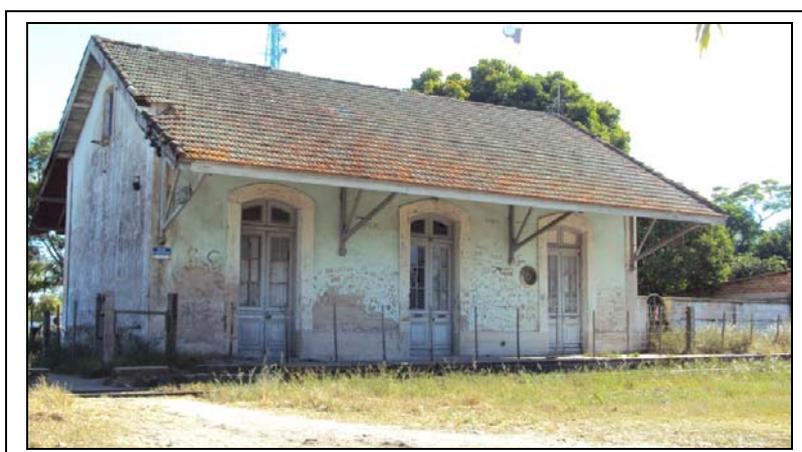
Com as longas lutas pela posse da terra entre espanhóis e portugueses, o local, a meio caminho do Prata, foi escolhido, em 1737, para instalação de um forte. Dessa missão foi incumbido o Brigadeiro José da Silva Paes que constrói o forte de Jesus-Maria-José e promove a vinda para o local de 120 índios catequizados e famílias do Rio de Janeiro e Laguna. Formava-se assim a povoação de Rio Grande de São Pedro que, prosperando, não tardou a sofrer os ataques castelhanos. Cessadas as lutas, várias medidas foram tomadas para reerguimento da antiga vila que, em 1809, foi escolhida para sede municipal. Data de Fundação: 19 de fevereiro de 1737. Fundador: Brigadeiro José da Silva Paes. Fundação: de colonização Portuguesa, fundada pelo Brigadeiro José da Silva Paes em 19 de fevereiro de 1737, é o município mais antigo do Estado. Foi elevado à categoria de cidade em 1835.

## Estação Ferroviária Vila de Quinta – Patrimônio Edificado

A linha foi construída em partes: pela *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited*, sucessora de uma série de concessões anteriores, a Bagé-Marítima, em 1884. De Cacequi a São Gabriel, em meados de 1896 e de São Sebastião a Bagé, no final do mesmo ano, ambos pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana. Em 1900, a união São Sebastião-São Gabriel completaria o trecho Bagé-Rio Grande.

Era uma linha de grande utilidade, pois transportava gado e charque para o porto do Rio Grande, apesar de, no final do século XIX, ter baixo movimento por causa dos altos preços do frete, dos maus serviços e da interrupção do serviço dos trens pela Revolução Federalista. Os trens de passageiros partiam de Livramento, em outra linha, chegavam a Cacequi e dali até Bagé. Em Bagé, havia que se trocar de trem para chegar a Rio Grande. Uma série de variantes foi entregue entre 1968 e os anos 1980 - Pedras Altas, Três Estradas, Pedro Osório, Pelotas - que encurtaram e melhoraram seu traçado, eliminando diversas das estações originais.

Até 1982 as linhas transportavam passageiros, quando o serviço foi interrompido devido ao desabamento de uma ponte em Pedro Osório; uma nova linha foi construída. O transporte de passageiros retornou algum tempo depois, mas com trens mistos, que duraram até meados dos anos 1990. A Estação de Quinta foi inaugurada em 1884 (**Figura 22.7-45**). Hoje está ainda de pé. Na verdade, a linha nova para o novo porto de Rio Grande sai exatamente do pátio desta estação, hoje em dia (Fontes: Alfredo Rodrigues; Kelso Medici; Guias Levi, 1940-1981; Revista Refesa, maio-jun 1968; IPHAE: Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul, 2002).



**Figura 22.7-45 – Estação Ferroviária de Vila de Quinta.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

## **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora**

A Estação Ferroviária de Vila de Quinta possui alto potencial arqueológico, as terras por ela ocupadas abrigaram culturas diversas que caracterizam a formação primária da identidade nacional.

No pretérito todas as terras do município eram assentamentos indígenas, o que indica a possível presença de sítios arqueológicos pré-cabralinos na região.

As missões jesuítas, que deu origem ao povoado de Rio Grande, batizando-o conforme suas tradições apontam para um possível sítio arqueológico colonial e/ou de contato, ou seja, a convivência entre os Kaingangs e os Missionários, gerou uma terceira forma de se entender a cultura dos dois povos, onde há uma forte influência de uma tradição sobre a outra, criando assim, vestígios materiais dessa miscigenação cultural, tão comum entre os nativos e os colonizadores europeus.



Para verificação da existência de sítios arqueológicos, um trabalho de campo se faz necessário.

Eventuais obras de infra-estrutura realizadas interior ou a trezentos metros do entorno do Patrimônio Cultural Edificado deve ser acompanhada por um profissional de arqueologia, este trabalho, consistem em um estudo sistemático denominado monitoramento arqueológico. Outro possível sistema de reconhecimento de área no patrimônio edificado de Rio Grande é a realização de sondagens arqueológicas, onde se pode observar ou não os sítios arqueológicos existentes.

A estação ferroviária é um Sítio Arqueológico Urbano de interesse industrial, nela, qualquer intervenção deverá ser acompanhada por arqueólogos e restauradores. De modo geral, os registros da Estação Ferroviária de Vila da Quinta, deixam claro que se trata de terras protegidas por leis federais e que devem ser devidamente vistoriadas por profissionais de arqueologia durante obras de impacto no patrimônio cultural.

### **22.7.37 Estação Ferroviária de Rio Grande**

#### **Importância Histórica – Município de Rio Grande**

No reconhecimento que fizeram os primeiros exploradores lusitanos da costa brasileira, destacou-se logo o único natural que apresentava a porção meridional do território, porém "Rio

Grande" seria no século XVI, nome genérico dado as águas que se estendiam do estuário do Guaíba até o Atlântico.

A barra, em 1532, fora já visitada por Martim Afonso de Souza e a enseada mais importante, em homenagem ao irmão deste colonizador, recebeu o nome de São Pedro. Com as longas lutas pela posse da terra entre espanhóis e portugueses, o local, a meio caminho do Prata, foi escolhido, em 1737, para instalação de um forte. Dessa missão foi incumbido o Brigadeiro José da Silva Paes que constrói o forte de Jesus-Maria-José e promove a vinda para o local de 120 índios catequizados e famílias do Rio de Janeiro e Laguna.

Formava-se assim a povoação de Rio Grande de São Pedro que, prosperando, não tardou a sofrer os ataques castelhanos. Cessadas as lutas, várias medidas foram tomadas para reerguimento da antiga vila que, em 1809, foi escolhida para sede municipal. Data de Fundação: 19 de fevereiro de 1737. Fundador: Brigadeiro José da Silva Paes. Fundação: de colonização Portuguesa, fundada pelo Brigadeiro José da Silva Paes em 19 de fevereiro de 1737, é o município mais antigo do Estado. Foi elevado à categoria de cidade em 1835.



### **Estação Ferroviária de Rio Grande – Patrimônio Edificado**

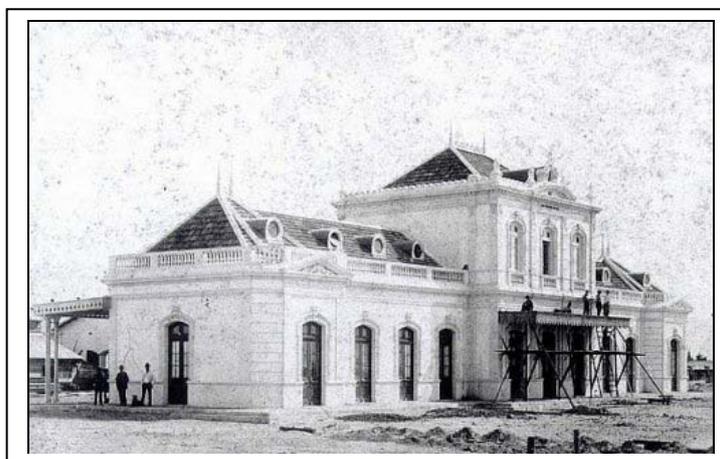
A linha foi construída em partes: pela *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited*, sucessora de uma série de concessões anteriores, a Bagé-Marítima, em 1884. De Cacequi a São Gabriel, em meados de 1896 e de São Sebastião a Bagé, no final do mesmo ano, ambos pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana. Em 1900, a união São Sebastião-São Gabriel completaria o trecho Bagé-Rio Grande.

Era uma linha de grande utilidade, pois transportava gado e charque para o porto do Rio Grande, apesar de, no final do século 19, ter baixo movimento por causa dos altos preços do frete, dos maus serviços e da interrupção do serviço dos trens pela Revolução Federalista. Os trens de passageiros partiam de Livramento, em outra linha, chegavam a Cacequi e dali até Bagé. Em Bagé, havia que se trocar de trem para chegar a Rio Grande.

Uma série de variantes foi entregue entre 1968 e os anos 1980 - Pedras Altas, Três Estradas, Pedro Osório, Pelotas - que encurtaram e melhoraram seu traçado, eliminando diversas das estações originais. Até 1982 as linhas ainda transportavam passageiros, quando o serviço foi interrompido devido ao desabamento de uma ponte em Pedro Osório; uma nova linha foi

construída logo depois. O transporte de passageiros retornou algum tempo depois, mas com trens mistos, que duraram até meados dos anos 1990.

A estação de Rio Grande foi inaugurada em 1884 (**Figura 22.7-46**). Ali ficava a sede da E. F. Rio Grande - Bagé até 1905, quando foi tudo centralizado em Santa Maria, com a fundação da VFRGS. As oficinas da linha ficaram ali até pelo menos os anos 1970. No início dos anos 1980 uma variante tirou a linha da cidade e da estação e oficinas: o próprio porto antigo, junto à ilha da Pólvora, ao norte da área urbana, foi substituído por um novo porto, ao sul da cidade, bem mais moderno, onde se instalaram diversos terminais e indústrias.



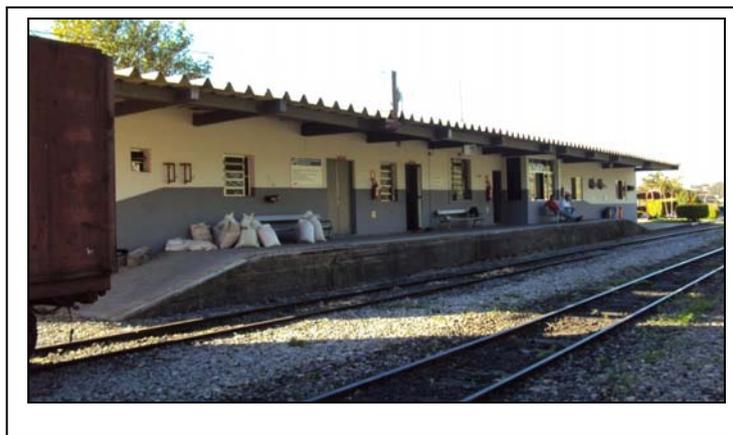
**Figura 22.7-46 – A Estação de Rio Grande, na Época de sua Inauguração, em 1884.**

A variante hoje sai da estação de Quinta e segue pelo sul da cidade, até esse novo porto. Na verdade os trilhos ainda se mantiveram ali até 2004, quando foram retirados (alguns pedaços, junto à caixa d'água, ainda permanecem).

No curto período em que ficou abandonado, foi invadido e foram roubados vários objetos de propriedade da RFFSA. Aos poucos a prefeitura de Rio Grande foi recuperando a área colocando guardas e dando novas funções às antigas construções ali existentes. Quanto à destinação das construções ali localizadas: oficina diesel elétrica: atualmente abriga um mini museu ferroviário e um restaurante explorado por terceiros; almoxarifado - escola de ballet (não poderia faltar); oficinas de carros e vagões - centro de eventos; o prédio onde funcionava o controle dos trens entre Rio Grande e Cacequi foi ocupado pela guarda municipal e, finalmente,

na estação, que sofreu várias reformas, funciona o departamento da prefeitura que cuida do turismo. Parte dos trilhos foi coberta de asfalto e no lugar foi construído um sambódromo.

A situação atual da Estação de Rio Grande pode ser observada na **Figura 22.7-47**.



**Figura 22.7-47 – Estação Ferroviária de Rio Grande.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora.**

A Estação Ferroviária de Rio Grande possui alto potencial arqueológico, as terras por ela ocupada abrigaram culturas diversas que caracterizam a formação primária da identidade nacional.

No pretérito todas as terras do município eram assentamentos indígenas, o que indica a possível presença de sítios arqueológicos pré-cabralinos na região.

As missões jesuítas, que deu origem ao povoado de Rio Grande, batizando-o conforme suas tradições apontam para um possível sítio arqueológico colonial e/ou de contato, ou seja, a convivência entre os Kaingang e os Missionários, gerou uma terceira forma de se entender a cultura dos dois povos, onde há uma forte influência de uma tradição sobre a outra, criando assim, vestígios materiais dessa miscigenação cultural, tão comum entre os nativos e os colonizadores europeus.

Para verificação da existência de sítios arqueológicos, um trabalho de campo se faz necessário.

Eventuais obras de infra-estrutura realizadas interior ou a trezentos metros do entorno do Patrimônio Cultural Edificado deve ser acompanhada por um profissional de arqueologia, este trabalho, consistem em um estudo sistemático denominado monitoramento arqueológico. Outro possível sistema de reconhecimento de área no patrimônio edificado de Rio Grande é a realização de sondagens arqueológicas, onde se pode observar ou não os sítios arqueológicos existentes.

A estação ferroviária é um Sítio Arqueológico Urbano de interesse industrial, nela, qualquer intervenção deverá ser acompanhada por arqueólogos e restauradores. De modo geral, os registros da Estação Ferroviária de Rio Grande, deixam claro que se trata de terras protegidas por leis federais e que devem ser devidamente vistoriadas por profissionais de arqueologia durante obras de impacto no patrimônio cultural.

### **22.7.38 Estação Ferroviária de Camobi**



#### **Importância Histórica – Município de Santa Maria**

A primeira referência escrita sobre o local em que se localiza a sede municipal deve-se a José Saldanha, astrônomo que integrava a Comissão Demarcadora de Limites que, entre 1784 e 1797 esteve empenhado de fixar os limites de Portugal e Espanha na América do Sul. Aliás, o núcleo inicial de povoamento surge em função dessa Comissão Demarcadora, que instalou um acampamento geral nas proximidades de Boca do Monte.

Quartel, morada para oficiais e demais membros, uma Capela etc., foram erguidas no local. Não demorou que ao seu redor se fossem fixando índios, alguns estancieiros e até elementos vindos do Paraná. Em 1801 a dissolução da Comissão Demarcadora determina a retirada do acampamento, mas o povoado, que junto do mesmo se formara, já estava de tal modo desenvolvido que tal fato não lhe prejudica o ritmo normal de crescimento.

Nessa mesma época, meia centena de famílias guaranis, oriundas das Missões Orientais se estabelece no povoado. Em 1810 a doação de vários estancieiros possibilita a instituição de Capela Curada. Em 1837, tornou-se freguesia com o nome de Santa Maria da Boca do Monte. Vinte anos depois foi elevada à vila. Tornou-se município em 16 de dezembro de 1857 e foi instalado em 17 de maio de 1858.

## Estação Ferroviária de Camobi – Patrimônio Edificado

A E. F. Porto Alegre-Uruguaiiana foi aberta como empresa federal em 1883, ligando Santo Amaro (Amarópolis) a Cachoeira (Cachoeira do Sul). Para se ir de Santo Amaro a Porto Alegre utilizava-se a navegação fluvial no rio Jacuí.

Em 1898 foi encampada pela *Cie. Auxilaire*, empresa belga, e em 1905 passou a ser a linha-tronco da VFRGS, ainda administrada pelos belgas. Em 1907, os trilhos atingiram finalmente Uruguaiiana, na fronteira com a Argentina. Somente em 1911, a construção da linha Santo Amaro-Barreto-Montenegro possibilitou a ligação da longa linha com a Capital, utilizando-se parte da antiga linha Porto Alegre-Novo Hamburgo.

Em 1920, a linha tornou-se estatal novamente. Em 1957 foi encampada pela RFFSA. Durante os seus anos de operação foram construídas algumas variantes, para encurtar tempos e distâncias, eliminando algumas estações de sua linha original. Em 1938, a variante Diretor-Pestana-Barreto diminuiu a linha em 50 km. Em 2 de fevereiro de 1996, deixaram de rodar os trens de passageiros pela linha, que, hoje transporta os trens cargueiros da concessionária ALL desde esse mesmo ano.

A Estação de Colônia (**Figura 22.7-48**) foi inaugurada em 1885 pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiiana. Próximo a esta estação está localizado o aeroporto de Santa Maria. Em 19 de julho de 1945 passou a se denominar Camobi. Os trens de passageiros deixaram de passar na linha e pela estação em 02/02/1996.



**Figura 22.7-48 – Estação Ferroviária de Camobi.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

## **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora.**

Toda a cidade incorre em alta potencialidade arqueológica, por ter sido área de ocupação indígena e posteriormente de imigrantes, que se espalharam na região para o cultivo. Ações de preservação e de identificação do patrimônio cultural arqueológico deverão ser tomadas no decorrer das obras de engenharia na Estação Ferroviária de Camobi, essas ações correspondem a:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno;
- Levantamento histórico detalhado da região; e
- Sondagens pontuais feitas pela equipe de arqueologia.

### **22.7.39 Estação Ferroviária de Arroio do Só**

#### **Importância Histórica – Município de Santa Maria**



A primeira referência escrita sobre o local em que se localiza a sede municipal deve-se a José Saldanha, astrônomo que integrava a Comissão Demarcadora de Limites que, entre 1784 e 1797 esteve empenhado de fixar os limites de Portugal e Espanha na América do Sul. Aliás, o núcleo inicial de povoamento surge em função dessa Comissão Demarcadora, que instalou um acampamento geral nas proximidades de Boca do Monte.

Quartel, morada para oficiais e demais membros, uma Capela etc., foram erguidas no local. Não demorou que ao seu redor se fossem fixando índios, alguns estancieiros e até elementos vindos do Paraná. Em 1801 a dissolução da Comissão Demarcadora determina a retirada do acampamento, mas o povoado, que junto do mesmo se formara, já estava de tal modo desenvolvido que tal fato não lhe prejudica o ritmo normal de crescimento.

Nessa mesma época, meia centena de famílias guaranis, oriundas das Missões Orientais se estabelece no povoado. Em 1810 a doação de vários estancieiros possibilita a instituição de Capela Curada. Em 1837, tornou-se freguesia com o nome de Santa Maria da Boca do Monte. Vinte anos depois foi elevada à vila. Tornou-se município em 16 de dezembro de 1857 e foi instalado em 17 de maio de 1858.

### **Estação Ferroviária de Arroio do Só – Patrimônio Edificado.**

A E. F. Porto Alegre-Uruguaiana foi aberta como empresa federal em 1883, ligando Santo Amaro (Amarópolis) a Cachoeira (Cachoeira do Sul). Para se ir de Santo Amaro a Porto Alegre utilizava-se a navegação fluvial no rio Jacuí.

Em 1898 foi encampada pela *Cie. Auxilaire*, empresa belga, e em 1905 passou a ser a linha-tronco da VFRGS, ainda administrada pelos belgas. Em 1907, os trilhos atingiram finalmente Uruguaiana, na fronteira com a Argentina. Somente em 1911, a construção da linha Santo Amaro-Barreto-Montenegro possibilitou a ligação da longa linha com a capital, utilizando-se parte da antiga linha Porto Alegre-Novo Hamburgo.

Em 1920, a linha tornou-se estatal novamente. Em 1957 foi encampada pela RFFSA. Durante os seus anos de operação foram construídas algumas variantes, para encurtar tempos e distâncias, eliminando algumas estações de sua linha original. Em 1938, a variante Diretor-Pestana-Barreto diminuiu a linha em 50 km. Em 2 de fevereiro de 1996, deixaram de rodar os trens de passageiros pela linha, que, hoje transporta os trens cargueiros da concessionária ALL desde esse mesmo ano.

A estação de Arroio do Só (**Figura 22.7-49**) foi inaugurada em 1885 pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana. A vila em volta é hoje um distrito do município de Santa Maria. Está situada entre os arroios do Vacacaí e do Só. Os trens de passageiros deixaram de passar na linha e pela estação em 02/02/1996 (Fontes: Gazeta Mercantil, edição de 1996; Guias Levi, 1940-1981; VFRGS, suas estações e paradas, Eng. Ariosto Borges Fortes, 1962; Guia Geral das Estradas de Ferro do Brasil, 1960; P. Nilton de Carvalho).



**Figura 22.7-49 – Estação Ferroviária Arroio do Só.**

**Fonte: Acervo Itsemap**



### **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora.**

Toda a cidade incorre em alta potencialidade arqueológica, por ter sido área de ocupação indígena e posteriormente de imigrantes, que se espalharam na região para o cultivo. Ações de preservação e de identificação do patrimônio cultural arqueológico deverão ser tomadas no decorrer das obras de engenharia na Estação Ferroviária de Arroio do Só, essas ações correspondem a:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno;
- Levantamento histórico detalhado da região; e
- Sondagens pontuais feitas pela equipe de arqueologia.

#### **22.7.40 Sítio Ferroviário de Santa Maria**

##### **Importância Histórica – Município de Santa Maria**

A primeira referência escrita sobre o local em que se localiza a sede municipal deve-se a José Saldanha, astrônomo que integrava a Comissão Demarcadora de Limites que, entre 1784 e 1797 esteve empenhado de fixar os limites de Portugal e Espanha na América do Sul. Aliás, o núcleo inicial de povoamento surge em função dessa Comissão Demarcadora, que instalou um acampamento geral nas proximidades de Boca do Monte.

Quartel, morada para oficiais e demais membros, uma Capela etc., foram erguidas no local. Não demorou que ao seu redor se fossem fixando índios, alguns estancieiros e até elementos vindos do Paraná. Em 1801 a dissolução da Comissão Demarcadora determina a retirada do acampamento, mas o povoado, que junto do mesmo se formara, já estava de tal modo desenvolvido que tal fato não lhe prejudica o ritmo normal de crescimento.



Nessa mesma época, meia centena de famílias guaranis, oriundas das Missões Orientais se estabelece no povoado. Em 1810 a doação de vários estancieiros possibilita a instituição de Capela Curada. Em 1837, tornou-se freguesia com o nome de Santa Maria da Boca do Monte. Vinte anos depois foi elevada à vila. Tornou-se município em 16 de dezembro de 1857 e foi instalado em 17 de maio de 1858.

##### **Estação Ferroviário de Santa Maria – Patrimônio Edificado**

Estado de Conservação: Regular

Uso Atual: Desocupado (Estação), escolar (Colégio), residencial (Vila Belga), Comercial.

Portaria: 30/00 de 26.10.00

Número do Processo: 000548-11.00/99.8

Número de inscrição do Livro Tombo: 85 - Livro Tombo Histórico

Data de inscrição no Livro Tombo: 22/11/2000

Data de Publicação em D.O. 14/11/2000

Observações:

O sítio tombado contém os seguintes prédios: Estação Férrea, Colégio Manoel Ribas, Vila Belga - 40 casas geminadas (80 moradias) e prédios da COOPFER (Cooperativa dos Funcionários da Ferrovia).

### **Sítio Ferroviário de Santa Maria**

A implantação do sistema ferroviário foi fator fundamental no desenvolvimento econômico, social e cultural do interior do Rio Grande do Sul no final do século XIX. A cidade de Santa Maria, no processo de expansão do sistema ferroviário do Rio Grande do Sul, ganhou importância dentro da malha ferroviária gaúcha e, ao final do século XIX, já comandava o tráfego dos trens que cortavam o estado.



Por sua posição privilegiada, localizada na região central do Rio Grande do Sul, tornou-se o ponto de cruzamento de todas as linhas férreas e chegou a sediar a Diretoria da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, a companhia belga que em 1898 arrendara a rede ferroviária gaúcha. Embora o trecho ferroviário entre Porto Alegre e Uruguaiana tenha sido inaugurado em 1885, o prédio original da Estação de Santa Maria (sobrado central) foi construído somente 15 anos depois, em 1900 aproximadamente.

A Estação Santa Maria foi construída em terreno doado por Ernesto Beck e provavelmente já estivesse pronta em 1885, embora o pesquisador local Antonio Isaia aponte o ano de 1900 como o de sua inauguração. Inicialmente existiu apenas a edificação central de dois pavimentos e um anexo térreo a leste, que já não existe mais. No começo da década de 1920, já com a VFRGS na administração da rede ferroviária, foi construída a plataforma coberta para embarque e desembarque de passageiros.

Alguns anos depois foram construídos os armazéns da ala oeste e modificados os existentes na parte leste do núcleo central. Ao longo dos anos várias outras modificações foram feitas. Em 1923, um incêndio destruiu os escritórios da VFRGS e, em 1926, houve uma explosão de bomba. Nos últimos anos em que a estação esteve desativada, houve outros incêndios. Em 1907 (data mais provável) foi inaugurada a Vila Belga, para alojar os funcionários da *Auxiliaire*. A cidade passou por uma fase de grande desenvolvimento na área da educação e de um forte movimento sindical. Em 1913 foi fundado o Sindicato Cooperativista dos Empregados da

VFRGS. O atual Colégio Estadual Manoel Ribas foi inaugurado em 1930, como escola de artes e ofícios voltada para a educação feminina. O prédio foi restaurado em 1997.

O tráfego de passageiros foi extinto no início da década de 1980. Alguns dos espaços da estação foram alugados ou cedidos às empresas atacadistas ainda usuárias do transporte ferroviário. Após a privatização da RFFSA, em 1997, o prédio da Estação Santa Maria ficou em estado de abandono. Em 1999 houve novo incêndio. Neste mesmo ano foi firmado convênio com a prefeitura para o uso da Estação. A Mancha Ferroviária foi tombada pelo município em 24.08.2000, pelo decreto 285/00. O tombamento estadual ocorreu pela portaria 30/00, de 26 de outubro de 2000.

### **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora**



Toda a cidade incorre em alta potencialidade arqueológica, por ter sido área de ocupação indígena e posteriormente de imigrantes, que se espalharam na região para o cultivo. Ações de preservação e de identificação do Patrimônio Cultural arqueológico deverão ser tomadas no decorrer das obras de engenharia na Estação Ferroviária de Santa Maria, essas ações correspondem a:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno;
- Levantamento histórico detalhado da região; e
- Sondagens pontuais feitas pela equipe de arqueologia.

#### **22.7.41 Estação Ferroviária de Jacuí**

##### **Importância Histórica – Município de Restinga Seca**

Restinga Seca surgiu no município de Cachoeira do Sul, em 1899. Já no ano de 1892, por Ato Municipal tinha passado a quarto Distrito de Cachoeira. Com o desenvolvimento do distrito, foi realizada consulta plebiscitária para sua emancipação. Esta foi concretizada pela Lei nº 3730, de 25 de março de 1959.

## Estação Ferroviária de Jacuí – Patrimônio Edificado

A E. F. Porto Alegre-Uruguaiana foi aberta como empresa federal em 1883, ligando Santo Amaro (Amarópolis) a Cachoeira (Cachoeira do Sul). Para se ir de Santo Amaro a Porto Alegre utilizava-se a navegação fluvial no rio Jacuí. Em 1898 foi encampada pela *Cie. Auxilaire*, empresa belga, e em 1905 passou a ser a linha-tronco da VFRGS, ainda administrada pelos belgas. Em 1907, os trilhos atingiram finalmente Uruguaiana, na fronteira com a Argentina. Somente em 1911, a construção da linha Santo Amaro-Barreto-Montenegro possibilitou a ligação da longa linha com a capital, utilizando-se parte da antiga linha Porto Alegre-Novo Hamburgo. Em 1920, a linha tornou-se estatal novamente.

Em 1957 foi encampada pela RFFSA. Durante os seus anos de operação foram construídas algumas variantes, para encurtar tempos e distâncias, eliminando algumas estações de sua linha original. Em 1938, a variante Diretor-Pestana-Barreto diminuiu a linha em 50 km. Em 2 de fevereiro de 1996, deixaram de rodar os trens de passageiros pela linha, que, hoje transporta os trens cargueiros da concessionária ALL desde esse mesmo ano.

A Estação de Jacuí (**Figura 22.7-50**) foi inaugurada em 1885 pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana. Teve muito mais importância no início, quando foi ali que se instalaram as oficinas telegráficas da ferrovia e também um depósito de locomotivas. Em 1960 já não funcionava mais. Os trens de passageiros deixaram de passar por ela em 1996, mas a estação já estava provavelmente desativada na época.



**Figura 22.7-50 – Estação Ferroviária de Jacuí.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

## **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora.**

Toda a cidade incorre em alta potencialidade arqueológica, por ter sido área de ocupação indígena e posteriormente de imigrantes, que se espalharam na região para o cultivo. Ações de preservação e de identificação do patrimônio cultural arqueológico deverão ser tomadas no decorrer das obras de engenharia na Estação Ferroviária de Jacuí, essas ações correspondem a:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno;
- Levantamento histórico detalhado da região; e
- Sondagens pontuais feitas pela equipe de arqueologia.

### **22.7.42 Estação Ferroviária de Restinga Seca**

#### **Importância Histórica – Município de Restinga Seca**



Restinga Seca surgiu no município de Cachoeira do Sul, em 1899. Já no ano de 1892, por Ato Municipal tinha passado a quarto Distrito de Cachoeira. Com o desenvolvimento do distrito, foi realizada consulta plebiscitária para sua emancipação. Esta foi concretizada pela Lei nº 3730, de 25 de março de 1959.

#### **Estação Ferroviária de Restinga Seca – Patrimônio Edificado**

A E. F. Porto Alegre-Uruguaiana foi aberta como empresa federal em 1883, ligando Santo Amaro (Amarópolis) a Cachoeira (Cachoeira do Sul). Para se ir de Santo Amaro a Porto Alegre utilizava-se a navegação fluvial no rio Jacuí.

Em 1898 foi encampada pela *Cie. Auxilaire*, empresa belga, e em 1905 passou a ser a linha-tronco da VFRGS, ainda administrada pelos belgas. Em 1907, os trilhos atingiram finalmente Uruguaiana, na fronteira com a Argentina. Somente em 1911, a construção da linha Santo Amaro-Barreto-Montenegro possibilitou a ligação da longa linha com a capital, utilizando-se parte da antiga linha Porto Alegre-Novo Hamburgo.

Em 1920, a linha tornou-se estatal novamente. Em 1957 foi encampada pela RFFSA. Durante os seus anos de operação foram construídas algumas variantes, para encurtar tempos e distâncias, eliminando algumas estações de sua linha original. Em 1938, a variante Diretor-Programas Ambientais

Pestana-Barreto diminuiu a linha em 50 km. Em 2 de fevereiro de 1996, deixaram de rodar os trens de passageiros pela linha, que, hoje transporta os trens cargueiros da concessionária ALL desde esse mesmo ano.

A Estação de Restinga Seca (**Figura 22.7-51**) foi inaugurada em 1898 (1899) pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana, já na concessão da *Auxiliaire*. No ano de 1895, foi ali, próximo ao arroio da Restinga Seca, construída uma caixa d'água para alimentação dos trens a vapor, originando o primitivo nome de Caixa D'água. Apesar de parada obrigatória para os comboios, todas as mercadorias eram desembarcadas nas estações mais próximas, Jacuí, Estiva ou Arroio do Só. Como já existia ali um núcleo povoado, uma comissão de moradores pediu à *Cie. Auxiliaire*, em 1898, uma estação junto à caixa d'água.

A povoação passou a se chamar Restinga Seca, nome dado à estação aberta em 1898 - ou 1899, não se têm certeza. "O primeiro agente foi João Antonio da Cunha, telegrafista da estação de Rio Pardo. Em 1899, Domingos Jorge Mostardeiro abriu uma hospedaria, dando origem a um povoado" (nota do autor do site: isto contradiz a afirmação acima, extraída do IPHAE, de que o povoado já existia quando da abertura da estação) (Cristina Oliveira, Diário de Santa Maria, 25/09/2006). Neste último ano, o casal Mostardeiro ali instalou uma hospedaria. No relatório da VFRGS de 1926 afirma-se que o prédio da estação, do qual existem 2 fotos, era novo, contradizendo a informação do IPHAE em 2002, de que o prédio seria de 1898. Os trens de passageiros deixaram de passar na linha e pela estação em 02/02/1996.



**Figura 22.7-51 – Estação Ferroviária de Restinga Seca.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora.**

Toda a cidade incorre em alta potencialidade arqueológica, por ter sido área de ocupação indígena e posteriormente de imigrantes, que se espalharam na região para o cultivo. Ações de preservação e de identificação do patrimônio cultural arqueológico deverão ser tomadas no decorrer das obras de engenharia na Estação Ferroviária de Restinga Seca, essas ações correspondem a:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno;
- Levantamento histórico detalhado da região; e
- Sondagens pontuais feitas pela equipe de arqueologia.

#### **22.7.43 Estação Ferroviária de Cachoeira do Sul**



##### **Importância Histórica – Município de Cachoeira do Sul**

Em meados do século XVIII, legionários de Gomes Freire de Andrade, a quem fora confiada a demarcação do limite sub o do domínio lusitano formou, no Passo do Fandango, um núcleo de povoamento conhecido por "Povo Novo". Pouco a pouco, as barracas dos soldados foram substituídas por ranchos e casas.

Em 1819 o primitivo núcleo de Povo Novo se tornara tão populoso e próspero, graças principalmente a pecuária, que D. João VI, por alvará de abril desse mesmo ano, resolve elevá-lo à categoria de vila com o nome de Vila Nova de São João da Cachoeira. Esse mesmo documento a desmembrava da vila de Rio Pardo, passando assim a ser sede de um novo município cujos limites abraçavam áreas atualmente ocupadas pelos municípios de Alegrete, Santa Maria, Caçapava, São Gabriel e Santana do Livramento.

##### **Estação Ferroviária de Cachoeira do Sul– Patrimônio Edificado.**

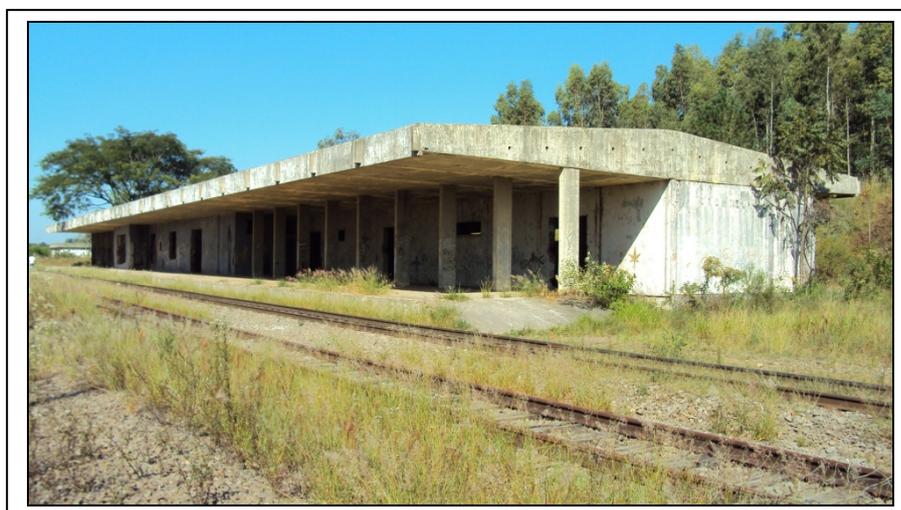
A E. F. Porto Alegre-Uruguaiana foi aberta como empresa federal em 1883, ligando Santo Amaro (Amarópolis) a Cachoeira (Cachoeira do Sul). Para se ir de Santo Amaro a Porto Alegre utilizava-se a navegação fluvial no rio Jacuí. Em 1898 foi encampada pela *Cie. Auxilaire*, empresa belga, e em 1905 passou a ser a linha-tronco da VFRGS, ainda administrada pelos

belgas. Em 1907, os trilhos atingiram finalmente Uruguaiana, na fronteira com a Argentina. Somente em 1911, a construção da linha Santo Amaro-Barreto-Montenegro possibilitou a ligação da longa linha com a capital, utilizando-se parte da antiga linha Porto Alegre-Novo Hamburgo.

Em 1920, a linha tornou-se estatal novamente. Em 1957 foi encampada pela RFFSA. Durante os seus anos de operação foram construídas algumas variantes, para encurtar tempos e distâncias, eliminando algumas estações de sua linha original. Em 1938, a variante Diretor-Pestana-Barreto diminuiu a linha em 50 km. Em 2 de fevereiro de 1996, deixaram de rodar os trens de passageiros pela linha, que, hoje transporta os trens cargueiros da concessionária ALL desde esse mesmo ano.

Em 1973, a estação original de Cachoeira do Sul, inaugurada em 1883, foi desativada e uma nova estação foi construída no bairro Oliveira, com o nome de Cachoeira do Sul-nova (**Figura 22.7.-52**), distante do centro, numa variante que mudou a linha de seu local primitivo.

(Fontes: Alfredo Rodrigues, 2010; Coaraci Camargo; Liberato Cunha; Eduardo Minssen, 2006; Revista Refesa, 1973; Guias Levi, 1940-1981; Mapa - acervo R. M. Giesbrecht)



**Figura 22.7-52 – Estação Ferroviária de Cachoeira do Sul.**

**Fonte: Acervo Itsemap**

### **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora.**

Toda a cidade incorre em alta potencialidade arqueológica, por ter sido área de ocupação indígena e posteriormente de imigrantes, que se espalharam na região para o cultivo. Ações de *Programas Ambientais*

preservação e de identificação do patrimônio cultural arqueológico deverão ser tomadas no decorrer das obras de engenharia na Estação Ferroviária de Cachoeira do Sul, essas ações correspondem a:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno;
- Levantamento histórico detalhado da região; e
- Sondagens pontuais feitas pela equipe de arqueologia.

#### **22.7.44 Estação Ferroviária de Rio Pardo**

##### **Importância Histórica – Município de Rio Pardo**



Por volta de 1633, os jesuítas espanhóis se estabeleceram no local onde hoje se situa o município de Rio Pardo, mas pouco depois foram arrasados pelos bandeirantes de Raposo Tavares, apoiados por índios Tupis.

A colonização portuguesa só teve início cerca de um século depois, com o assentamento de casais açorianos. Em vista da resistência oposta à comissão portuguesa demarcadora das fronteiras estabelecidas pelo Tratado de Madri, foi erguida, em 1752, em local próximo a confluência do rio Pardo com o Jacuí, o forte Jesus-Maria-José. Pela sua posição passou logo a ser chamado "Tranqueira do Rio Pardo".

No seu redor se foi logo formando um povoado que, com a tropa de cavalaria ali instalada, resistiu bravamente aos repetidos ataques dos índios tapes. Em 1809 a povoação que fora colocada sob a proteção de N. Senhora do Rosário foi elevada à vila e sede municipal. Do fim do século XVIII ao começo do século XIX, Rio Pardo foi um dos núcleos mais importantes da então Capitania do Rio Grande do Sul, seja como praça militar, seja como entreposto comercial. Dali partiam expedições militares para defender zonas ameaçadas pelos espanhóis ou para expandir os domínios da Coroa Portuguesa. Também era o ponto inicial das caravanas de abastecimento a fazendas distantes, que consolidaram as primeiras rotas comerciais para a região da fronteira.

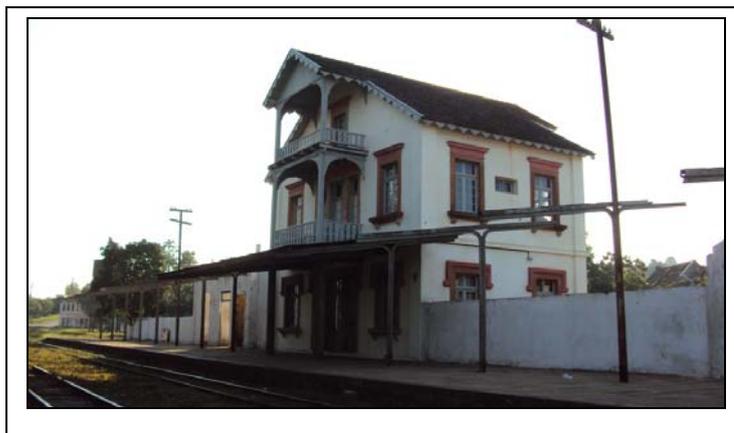
## Estação Ferroviária de Rio Pardo – Patrimônio Edificado

A E. F. Porto Alegre-Uruguaiana foi aberta como empresa federal em 1883, ligando Santo Amaro (Amarópolis) a Cachoeira (Cachoeira do Sul). Para se ir de Santo Amaro a Porto Alegre utilizava-se a navegação fluvial no rio Jacuí. Em 1898 foi encampada *pela Cie. Auxilaire*, empresa belga, e em 1905 passou a ser a linha-tronco da VFRGS, ainda administrada pelos belgas. Em 1907, os trilhos atingiram finalmente Uruguaiana, na fronteira com a Argentina. Somente em 1911, a construção da linha Santo Amaro-Barreto-Montenegro possibilitou a ligação da longa linha com a capital, utilizando-se parte da antiga linha Porto Alegre-Novo Hamburgo. Em 1920, a linha tornou-se estatal novamente. Em 1957 foi encampada pela RFFSA. Durante os seus anos de operação foram construídas algumas variantes, para encurtar tempos e distâncias, eliminando algumas estações de sua linha original. Em 1938, a variante Diretor-Pestana-Barreto diminuiu a linha em 50 km. Em 2 de fevereiro de 1996, deixaram de rodar os trens de passageiros pela linha, que, hoje transporta os trens cargueiros da concessionária ALL desde esse mesmo ano.



A Estação de Rio Pardo (**Figura 22.7-53**) foi inaugurada em 1883 pela E. F. Porto Alegre-Uruguaiana. A cidade já existia, e era uma das mais antigas do Rio Grande do Sul, tendo o município sido instalado em 1809. Na época da construção do primeiro trecho, até Cachoeira do Sul, discutia-se se a estação do Rio Pardo deveria ser o ponto inicial da ferrovia, visto que, no início, ela não partiria de Porto Alegre: a capital da Província era alcançada pela navegação fluvial pelo rio Jacuí. Rio Pardo ficava às margens desse rio, mas Santo Amaro (hoje Amarópolis) também e era mais próxima da capital: ficou sendo esta última a estação inicial. Na estação de Rio Pardo havia um restaurante.

Atualmente a estação está abandonada, desde que cessaram os trens de passageiros, em 02/02/1996; porém, foi anunciado que em maio de 2005 o prédio seria restaurado pela Prefeitura, que o transformaria em Centro Cultural e sede do Patrimônio Histórico do município. Não foi, mas foi tombado em 1 de dezembro desse ano pelo município (decreto 86). Em março de 2009, volta-se a falar no restauro da estação deprecada.



**Figura 22.7-53 – Estação Ferroviária de Rio Pardo.**

**Fonte: Acervo Itsemap**



### **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora**

A Estação Ferroviária de Rio Pardo possui alto potencial arqueológico, as terras por ela ocupadas abrigaram culturas diversas que caracterizam a formação primária da identidade nacional.

No pretérito todas as terras do município eram assentamentos indígenas, o que indica a possível presença de sítios arqueológicos pré-cabralinos na região.

As missões jesuítas, que deu origem ao povoado de Rio Pardo, batizando-o conforme suas tradições apontam para um possível sítio arqueológico colonial e/ou de contato, ou seja, a convivência entre os Tupis e os Missionários, gerou uma terceira forma de se entender a cultura dos dois povos, onde há uma forte influência de uma tradição sobre a outra, criando assim, vestígios materiais dessa miscigenação cultural, tão comum entre os nativos e os colonizadores europeus.

Para verificação da existência de sítios arqueológicos, um trabalho de campo se faz necessário.

Eventuais obras de infra-estrutura realizadas interior ou a trezentos metros do entorno do Patrimônio Cultural Edificado deve ser acompanhada por um profissional de arqueologia, este trabalho, consistem em um estudo sistemático denominado monitoramento arqueológico. Outro

possível sistema de reconhecimento de área no patrimônio edificado de Rio Pardo é a realização de sondagens arqueológicas, onde se pode observar ou não os sítios arqueológicos existentes.

A Estação Ferroviária é Sítio Arqueológico Urbano de interesse industrial, nela, qualquer intervenção deverá ser acompanhada por arqueólogos e restauradores. De modo geral, os registros da Estação Ferroviária de Vacaria, deixam claro que se trata de terras protegidas por leis federais e que devem ser devidamente vistoriadas por profissionais de arqueologia durante obras de impacto no Patrimônio Cultural.

#### **22.7.45 Estação Ferroviária de Estrela**

##### **Importância Histórica – Município de Estrela**



Estrela é originário de Porto Alegre, mas já em quarta geração, pois Triunfo, Taquara e Estrela sucessivamente se emanciparam do município primitivo. Tudo indica que a origem deste foi uma fazenda denominada Estrela, de propriedade do Ten. Cel. Victorino José Ribeiro, na margem esquerda do Rio Taquari. Na época da Revolução Farroupilha houve início de povoamento da região como nome de Bom Retiro, porém o núcleo da sede foi povoado em 1856. O vale do Taquari possui terras boas para a agricultura, que os colonos e suas famílias em pequenas propriedades aproveitaram para agricultura.

Em 1872 foi fundado o povoado sob a proteção de Santo Antônio, iniciando-se a indústria e comércio. Em 1876 deu-se a emancipação, sendo este município, o primeiro entre os do Alto Taquari. Somente em 1882 deu-se a instalação do município, com o nome de Santo Antônio de Estrela. O Governo inicialmente foi exercido pela própria Câmara Municipal, composta de sete membros.

##### **Estação Ferroviária de Estrela– Patrimônio Edificado.**

Com discrepância de datas, o ramal ferroviário de Corvo, no Tronco Sul, a Estrela, foi inaugurado em 1980. Hoje é pouquíssimo utilizado.

Em 1924, um porto em Estrela com escadaria para permitir o acesso de passageiros havia sido inaugurado e era considerado o mais belo porto fluvial do rio Taquari. Na época, a navegação aceitava passageiros, mas não havia ligação ferroviária. A estação (na verdade, o novo porto) de Estrela (**Figura 22.7-54**) foi inaugurada em 1969 pelo vice-presidente da

República, Adalberto Pereira dos Santos, e era parte de um entroncamento rodo-hidro-ferroviário, alimentado tanto pelo rio quanto pela ferrovia e pelas estradas. A primeira carga embarcada no porto de Estrela foi somente em 1978, apesar da inauguração anterior. Estrela historicamente já era porto fluvial havia muitos anos.

A abertura e inauguração do ramal ferroviário de Corvo a Estrela só ocorreu mesmo em maio de 1980. O ramal foi construído pela RFFSA e pelo 1º Batalhão Ferroviário. O ramal ferroviário que hoje parte de Corvo tem cerca de 15 quilômetros e apenas a estação terminal de Estrela. (Nota do autor: há discrepância de datas, ainda não esclarecidas) Segundo Alfredo Rodrigues, em 2009: “A construção deste porto fez parte do 'Corredor de Exportação de Rio Grande'. Sua função seria integrar a Ferrovia do Trigo-Roca Sales-Passo Fundo ao porto do Rio Grande. O trem carregado com soja vindo das regiões produtoras do noroeste do RS pela Ferrovia do Trigo acessaria o porto de Estrela através do ramal do Corvo (hoje Colinas)”.



Em Estrela a soja seria transferida para chatas que através do rio Taquari-Jacuí-Lagoa dos Patos e por fim Rio Grande seria exportada pelo TTS-Terminal Trigo Soja. O TTS também fazia parte do Corredor de Exportação. A linha férrea Rio Grande-Cacequi foi toda remodelada para atender ao aumento do fluxo de exportação. Hoje ainda parte da soja vem por chatas, mas o grosso do transporte é feito por trem e caminhão.

“Deu para perceber que os equipamentos utilizados no transbordo de grãos estavam sucateados e que a principal função do porto seria a retirada e transporte de areia para a construção civil que possivelmente via Taquari abastece a região metropolitana de Porto Alegre. Segue uma descrição do porto de Estrela, segundo o Rede Notícias - Órgão da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima nº 25, de novembro de 1977: "Inaugurado o Terminal de Estrela - De acentuada importância para a economia de todo o sul e do País em geral, o Terminal Rodo-ferroviário de Estrela, no Rio Grande do Sul, inaugurado pelo Vice-Presidente da República no dia 10 de novembro de 1977, é o mais moderno da América do Sul, constituindo um entroncamento fundamental para o escoamento das grandes safras agrícolas e de mercadorias rumo ao Corredor de Exportação de Rio Grande.”

“Tem ele como principal objetivo dotar a bacia Taquari-Antas, uma das mais férteis do Estado, de um moderno sistema de transporte conjugado (intermodal), ou seja, permite a integração da rede hidroviária à malha rodo-ferroviária gaúcha.”

Situado na cidade de Estrela, ponto final do estirão navegável do Rio Taquari, o entroncamento é escoadouro principal da produção de soja e trigo do interior, servido por vias terrestres que para ele convergem. O conjunto caracteriza-se pelo terminal graneleiro, cais acostável e de carga em geral e obras de infra-estrutura, tendo sido custeado pela Porto Brás que através de convênio, nele investiu cerca de Cr\$ 40 milhões.

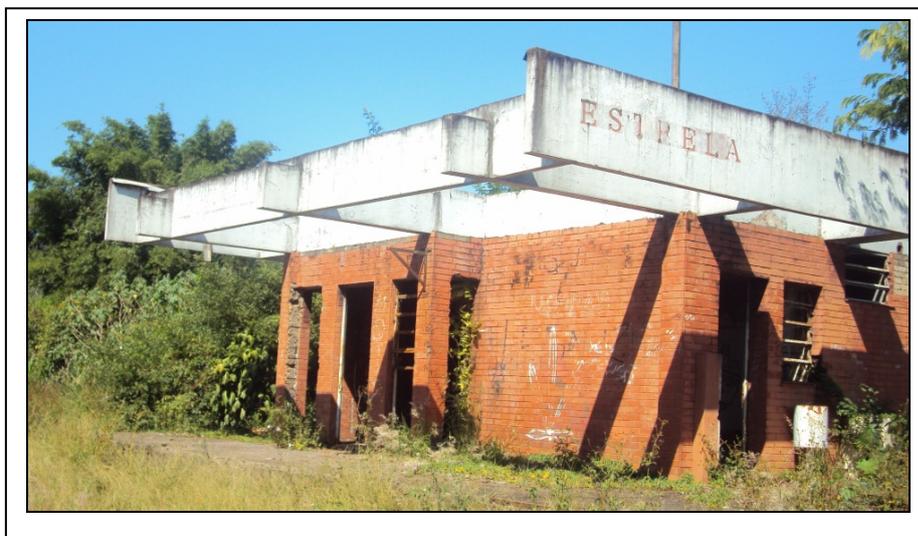
Promovendo a conexão entre os sistemas ferroviário, rodoviário e hidroviário do Rio Grande do Sul, servirá diretamente a uma área que abrange 17 municípios das chamadas regiões da Encosta da Serra, Planalto Médio e Missões, o cais tem 550 m de extensão e calado mínimo de 3 m, a capacidade estática do silo é de 40.000 T e a do armazém graneleiro de 10.000 t. A produção do sistema de transbordo-grão atinge a 400t/h e de 140t/h no caso de farelo. A área total do terminal de carga geral é de 70.000 m<sup>2</sup>, a do armazém geral de 2.260 m<sup>2</sup>, ocupando o terminal graneleiro outros 68.575 m<sup>2</sup>.



A pavimentação é de dois tipos: flexível (asfáltica) e articulada (blocos pré-moldados de concreto armado), o primeiro utilizado nas áreas de circulação de veículos rodoviários e faixa de operação ao longo da crista do talude e o segundo, empregado nas áreas de estacionamento e nos locais paralelos às vias férreas. A via férrea projetada de acesso à faixa portuária ao longo do talude do cais graneleiro e linhas de serviço do porto de carga geral totalizam 1.200 m de extensão, com raio mínimo de 110 m em bitola métrica.

“Ao ato inaugural compareceram, além do Vice-Presidente, General Adalberto Pereira dos Santos, o Governador Sinval Guazzelli, o Ministro Dyrceu Nogueira, dos Transportes, o Comandante-interino do III Exército, General Antonio Carlos de Andrada Serpa e o Presidente da Portobrás, Arno Markus, dentre outros”. A estação, aliás, nem fica no porto: fica em algum local longe do rio, provavelmente no caminho da linha para o porto.”

(Fontes: Alfredo Rodrigues, 2009; [www.flickr.com/photos/ana\\_mdmr/](http://www.flickr.com/photos/ana_mdmr/); ALL, 2009; Rede Notícias: Órgão da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, 1977; Gino Ferri: História do Rio Taquari-Antas, 1991; Tte. Cel. Emanuel Marcos Cruz e Prado: 10º Batalhão de Engenharia de Construção, 4a edição, p. 136, 2005)



**Figura 22.7-54 – Estação Ferroviária de Estrela.**

**Fonte: Acervo Itsemap**



### **Patrimônio Arqueológico e Ação Mitigadora.**

Toda a cidade incorre em alta potencialidade arqueológica, por ter sido área de ocupação indígena e posteriormente de imigrantes, que se espalharam na região para o cultivo. Ações de preservação e de identificação do patrimônio cultural arqueológico deverão ser tomadas no decorrer das obras de engenharia na Estação Ferroviária de Estrela, essas ações correspondem a:

- Monitoramento arqueológico durante obras de engenharia ou de reestruturação e restauro na estação ferroviária desativada e entorno; e
- Levantamento histórico detalhado da região.

## 22.8 AÇÕES DE CONTROLE

As ações de controle indicadas pelo programa são as ações mitigadoras que minimizam os danos causados no momento de execução de obras de ampliação.

Durante ações com potenciais de gerar impacto ao patrimônio cultural, como por exemplo, troca de dormentes, remoção da vegetação, ou ações indicadas na inter-relação de programas deste levantamento, é necessário que a empresa empreendedora se responsabilize pelo trabalho de campo de Arqueologia.

Os trabalhos indicados para os patrimônios analisados são:

- Levantamento Arqueológico;
- Levantamento de Patrimônio Edificado e Projeto de Restauo;
- Programa de Prospecção Intensiva;
- Monitoramento Arqueológico.



## 22.9 RESULTADOS ESPERADOS

O Programa de Levantamento e Gestão do Patrimônio Histórico, Cultural, Artístico e Arqueológico, visa à preservação do Acervo Cultural da extensão da Malha Ferroviária Sul/RS da ALL.

As ações de controle indicadas pelo mesmo são ações essenciais para que se tenha uma gestão efetiva, sobre o patrimônio cultural presente na faixa de domínio.

Todas as medidas mitigadoras supracitadas são de caráter científico-acadêmico e regulamentadas pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e de responsabilidade da empresa América Latina Logística, concessionária da malha ferroviária no Estado do Rio Grande do Sul.



## 22.10 CRONOGRAMA FÍSICO

O cronograma físico, que demonstra as atitudes a serem tomadas em relação a preservação e proteção do patrimônio cultural, deverá ser elaborado separadamente a cada obra de manutenção, revitalização e reforma que gere impacto no solo do traçado da Faixa de Domínio ou nos Patrimônios Edificados e seu entorno, sendo que este último, abrange trezentos metros do patrimônio protegido.

O trabalho pode ser realizado por trecho e deverá observar as diretrizes traçadas pela Lei 3924/61 que garante a preservação e proteção ao Patrimônio Histórico, Artístico, Cultural e Arqueológico e as Resoluções do CONAMA.

