Fronteiras
Revista Catarinense de História

O Pátio Ferroviário de Bagé (RS): temporalidades e desafios para preservação de um bem cultural localizado na fronteira sul-rio-grandense

The Bagé Railway Yard (RS): temporalities and challenges for the preservation of a cultural asset located on the southern border of Rio Grande do Sul

Alexsandra de Los Santos[1]
Aline Montagna da Silveira[2]
Antonio Soukef Junior[3]

Resumo
Os pátios ferroviários são compostos por uma série de edificações, como armazéns, oficinas, depósitos, carvoeiros, salas de inspeção, fornos de areia, balança, espaços administrativos, área para descarga de cinzas, usinas, ferraria, carpintaria, silos, guindastes, caixas d'água, e a mesa giratória de locomotivas, além das estações de embarque de passageiros. Este trabalho busca compreender as transformações na espacialidade dos pátios ferroviários, a partir de documentação em fontes primárias e secundárias, que permitem traçar um mapeamento das temporalidades construtivas desses locais e, a partir das suas permanências discutir os desafios que envolvem a sua proteção. Neste caso, a pesquisa tem como objeto de estudo o Pátio Ferroviário da cidade de Bagé, pertencente à estrada de Ferro Rio Grande - Bagé, localizada no sul do Rio Grande do Sul e construída paralelamente à fronteira com o Uruguai.
Palavras-chave: Arquitetura e Urbanismo; Fronteira; Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé (RS).

Abstract
Railway yards are composed of a series of buildings, such as warehouses, workshops, depots, coal yards, inspection rooms, sand kilns, weighbridges, administrative spaces, ash unloading areas, factories, blacksmith shops, carpentry shops, silos, cranes, water tanks, and locomotive turntables, in addition to passenger boarding stations. This work seeks to understand the transformations in the spatiality of railway yards, based on documentation from primary and secondary sources, which allow for mapping the constructive temporalities of these places and, based on their continuities, discussing the challenges involved in their protection. In this case, the research focuses on the Railway Yard of the city of Bagé, belonging to the Rio Grande - Bagé Railway, located in southern Rio Grande do Sul and built parallel to the border with Uruguay.
Keywords: Architecture and Urbanism; Border; Rio Grande–Bagé Railway (RS).

[1] Doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas. Brasil. E-mail: alexsandradarosa1@hotmail.com | https://orcid.org/0009-0001-1301-073X
[2] Professora Associada do Departamento de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU). Coordenadora do Núcleo de Estudos de Arquitetura Brasileira (NEAB) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas. Brasil. E-mail: | https://orcid.org/0000-0002-9723-7746
[3] Arquiteto e Urbanista, Professor Visitante no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas entre 2023 e 2025. Brasil. E-mail: | https://orcid.org/0000-0001-7401-5916

ISSN 2238-9717 | n. 48, p. 29-51, ago./2026 | DOI: https://doi.org/10.36661/2238-9717.2026n48.15539
https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/FRCH/index

Introdução

As primeiras ferrovias construídas no país foram inauguradas na segunda metade do século XIX, fazendo com que houvesse um aumento exponencial de projetos em discussão nas Assembleias Provinciais dos Estados em que eram implantadas. Apesar das dificuldades para obtenção de recursos e dos conflitos de interesse sobre as regiões que receberiam uma estrada de ferro (Prohmann, 2022), o entusiasmo com as primeiras inaugurações pode ser representada pela frase de Irineu Evangelista, proclamada em 1854 na presença do Imperador Dom Pedro II, quando da inauguração da Estrada de Ferro Petrópolis: "Esta estrada de ferro que se abre ao trânsito público hoje é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso." (Corrêa Filho, 1954, p. 375).

A expansão das ferrovias ocorreu por volta de 1870 até as primeiras décadas de 1900. No Rio Grande do Sul, os primeiros projetos começaram a ser discutidos por volta de 1866, entretanto,

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

Fronteiras

Dessa forma, a zona de fronteira teve um papel primordial nos projetos da malha ferroviária para o Estado, uma vez que as disputas pelo território vinham desde as primeiras ocupações lusitanas, e outras mais recentes, como o conflito da Cisplatina, a luta com os caudilhos platinos, e a Guerra do Paraguai (Ransolin, 1999). Percebe-se a importância e a necessidade de construir estradas de ferro com o intuito de proteger o estado limítrofe contra a agressão estrangeira e o contrabando. De acordo com Aldomar Arnaldo Rückert, "a construção das estradas de ferro é o ponto de partida para a articulação interna do território meridional, como projeto geopolítico de defesa do território contra as invasões da Confederação Argentina ou da República Oriental" (Rückert, 2003, p. 27).

Em 1872, José Ewbank da Câmara elaborou um projeto para a construção de uma malha ferroviária denominada "Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comercial e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul", que se tornou a base ferroviária do futuro Estado (Figura 1). Nessa proposta, indicava a criação de linhas-tronco nos sentidos norte-sul e leste-oeste (Finger, 2013). A segurança do Império e a questão estratégica foram contempladas

pelo Plano de Ewbank, contestando um pouco a importância dada ao norte do estado (Rückert, 2003).

Figura 1: Carta da Província do Rio Grande do Sul de 1875. As linhas vermelhas marcam as linhas férreas norte-sul e leste-oeste do Plano de Ewbank



Fonte: Biblioteca Digital Luso-Brasileira, adaptado pela autora.

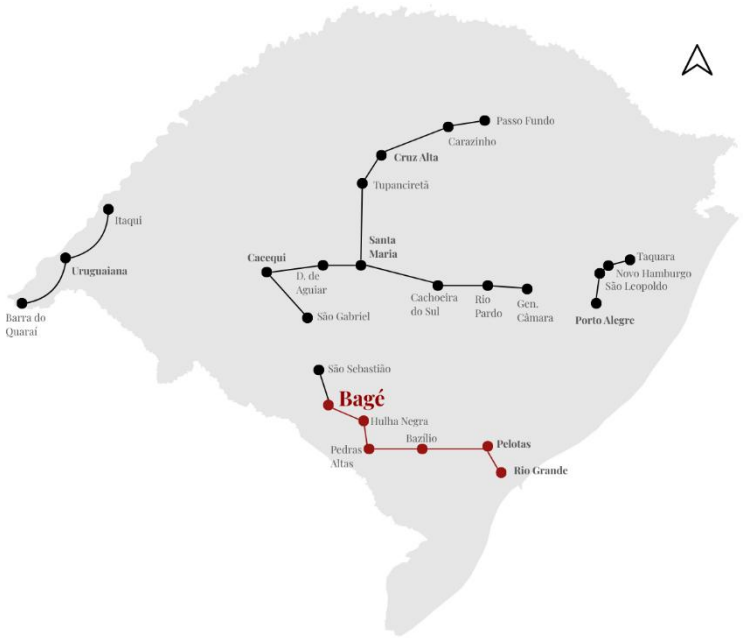
A estrada de ferro Porto Alegre – São Leopoldo, primeira do Estado, foi inaugurada em abril de 1874, chegando em Novo Hamburgo em 1876 (Dias, 1986). A linha tinha como objetivo o transporte de passageiros e de produtos agrícolas. De acordo com Ransolin, questões econômicas influenciaram nas concessões, principalmente

> (...) especificações técnicas foram alteradas visando à economia de recursos à custa do sacrifício da ferrovia, deformando os objetivos iniciais e condenando a transformar-se numa linha de transporte lento e de baixa rentabilidade. Portanto, observamos na primeira ferrovia questões que marcariam também toda a história das ferrovias no Estado e no Brasil. Os interesses políticos e econômicos dos grupos dominantes locais, o papel da Monarquia e a ação dos ingleses, todos esses fatores de uma forma ou de outra condicionaram o desenvolvimento, o sucesso e o fracasso das ferrovias (Ransolin, 1999, p. 13).

Na sequência, foi inaugurada a linha Rio Grande – Bagé, em 1884. Como a estrada mencionada anteriormente atendia prioritariamente aos interesses da zona colonial, os grandes produtores da região sul também passaram a reivindicar uma ferrovia que os beneficiasse (Ransolin, 1999). As discussões na Assembleia Provincial abordavam a oportunidade da obra, os critérios para concessão, os custos envolvidos e a possibilidade de um empréstimo junto ao governo central, uma vez que a linha também teria a função estratégica de proteger a fronteira. Segundo Ransolin, a concessão para a construção passou por diversos empresários até que, em 1883, foi constituída a *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Company Limited*, que deu início às obras.

No final do século XIX, as principais linhas do plano já haviam sido inauguradas (Figura 2). Neste período, as concessões passaram para a empresa belga *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, conforme o Decreto nº 2884 de 25 de abril de 1898.

Figura 2: Mapa esquemático da malha ferroviária do Rio Grande do Sul, 1898



Fonte: IPHAE, 2002. Redesenhado pela autora, 2025.

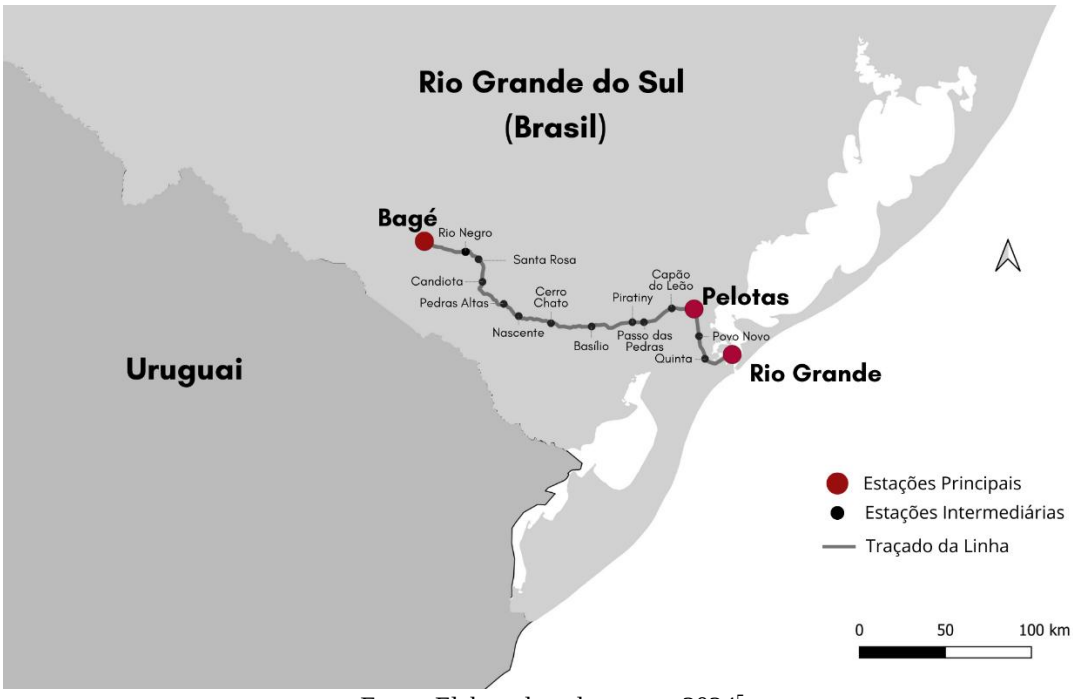
Este trabalho integra o Projeto "Cidades de médio porte do extremo do sul do Brasil e em zona de fronteira: qualificação e proposição de espaços públicos sensíveis às relações intergeracionais, inclusivas e sustentáveis", do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas (UFPel) e teve o apoio financeiro por meio de uma bolsa de mestrado do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Neste texto serão apresentados o histórico dessa linha-férrea na região de fronteira e as temporalidades construtivas do pátio ferroviário da cidade de Bagé, com o

objetivo de discutir os desafios para sua proteção, tendo em vista a atual fragmentação do conjunto. Para realização deste estudo foram utilizadas como fontes de pesquisa documental fotografias, mapas, projetos arquitetônicos e os registros encontrados nos Relatórios da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

A Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé (RS)

A linha foi inaugurada com três estações principais, localizadas nas cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé, e doze estações intermediárias: Quinta, Povo Novo, Capão do Leão, Passo das Pedras, Piratiny, Bazílio, Cerro Chato, Nascente, Pedras Altas, Candiota, Santa Rosa e Rio Negro (Figura 3)[4]. Ao longo do tempo, foram construídas novas estações, enquanto paradas foram promovidas à condição de estações intermediárias. De acordo com um levantamento realizado nesta pesquisa, a linha Tronco Sul chegou a ter 35 paradas. A mais recente data de 1946, quando a parada Brete Bagé foi elevada à estação intermediária.

Figura 3: Estações Principais e Intermediárias da Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé



Fonte: Elaborado pela autora, 2024[5].

As estações principais tinham o mesmo tipo arquitetônico, possuindo dois pavimentos no volume central e alas térreas laterais, caracterizadas como de médio porte (Iphae, 2002).

[4] De acordo com o *Anuário da Província do Rio Grande do Sul para o ano de 1885*. Porto Alegre, 1884.
[5] Elaborado com base no Mapa do Instituto Gaúcho de Reforma Agrária da Secretaria da Agricultura do Rio Grande do Sul de 1966; e na Carta Geographica do Estado do Rio Grande do Sul, organizada pelo engenheiro civil Francisco Braziliense da Cunha Lopes e pelo agrimensor João Luiz Nunes de Azevedo de 1902.

Foram construídas com alvenaria de tijolos, possuindo uma planta retangular, implantada com o lado maior paralelo à linha férrea. O corpo central contava com uma cobertura de quatro águas e alas laterais térreas com três águas, as quais ficavam parcialmente ocultas pela platibanda. Na plataforma, uma marquise de ferro fazia a proteção da área de embarque e desembarque e, na entrada principal, uma pequena cobertura metálica marcava e protegia o acesso principal da edificação. Além disso, possuía ornamentos característicos da linguagem eclética (Finger, 2013).

Entre as décadas de 1920 e 1930, após a encampação da empresa pelo Estado, processo que resultou na criação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), foram realizadas diversas modificações na estrutura da linha, incluindo a alteração de denominações e a nova elevação de paradas à categoria de estações intermediárias. Muitas dessas estações, embora implantadas desde a inauguração da linha, originalmente funcionavam apenas como paradas técnicas, destinadas a atividades como abastecimento de água e embarque de produtos em áreas rurais, entre outras funções operacionais.

De acordo com o Relatório de 1931 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, assinado pelo então Diretor Geral Engenheiro Fernando Olyntho de Abreu Pereira, e apresentado ao então Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Dr. Francisco Rodolpho Simch, havia uma preocupação em diminuir despesas:

> Ainda com o intuito de diminuir as despesas de custeio, a administração vem introduzindo constantes aperfeiçoamentos nos órgãos das locomotivas destinados à queima eficiente e econômica do carvão nacional e instalando, nos pontos de abastecimento deste combustível, modernas carvoeiras com dispositivos automáticos para o fornecimento completo de um tender de locomotiva, em poucos minutos. (VFRGS, 1931, p. 16)[6].

Pode-se observar, neste trecho, a importância que as obras de aperfeiçoamento tinham para o funcionamento da ferrovia. Nesse sentido, os projetos de expansão dos pátios ferroviários eram justificados como necessários à melhoria dos serviços. Essas transformações levaram a uma configuração espacial com diferentes temporalidades, que permitem compreender as adaptações que as estruturas foram recebendo ao longo dos anos. Nessa perspectiva, o estudo do pátio ferroviário da cidade de Bagé busca compreender essa conformação e apontar reflexões sobre a sua preservação.

[6] Grafia atualizada pela autora.

O Pátio Ferroviário de Bagé

O Pátio Ferroviário de Bagé, no ano de inauguração da linha férrea, apresentava localização semelhante à de Pelotas, uma vez que ambos foram implantados em áreas periféricas das respectivas cidades, tendo em vista a necessidade técnica, uma vez que as locomotivas a vapor exigiam terrenos com até 2% de inclinação, e pelo baixo custo das áreas de várzea.

A investigação em fotografias históricas, como as do acervo do Museu do Trem de São Leopoldo, confirma o vazio no entorno das poucas edificações existentes no pátio ao final do século XIX (Figura 4). Nesse contexto, a fotografia é aqui compreendida como imagem-documento, assumindo o papel de índice e testemunho do tempo, na medida em que objetos, pessoas e espaços registrados revelam sobre aspectos diversos do passado, como condições de vida, moda, infraestrutura urbana ou rural e práticas de trabalho (Mauad, 1996).

Figura 4: Conjunto de fotografias do Pátio Ferroviário de Bagé em 1885. A esquerda, vista da linha e da plataforma de embarque. A direita, vista da Estação



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, 2023.

Neste estudo observou-se uma carência de documentação que registre as transformações do pátio nas primeiras décadas do século XX. Por essa razão, a espacialização do pátio não foi registrada até a década de 1920, período em que ocorreu o incêndio que destruiu totalmente o prédio da Estação.

A nova estação de Bagé e a ampliação do Pátio Ferroviário na década de 1920

O Jornal Estado de São Paulo, no dia 28 de outubro de 1924, cita um

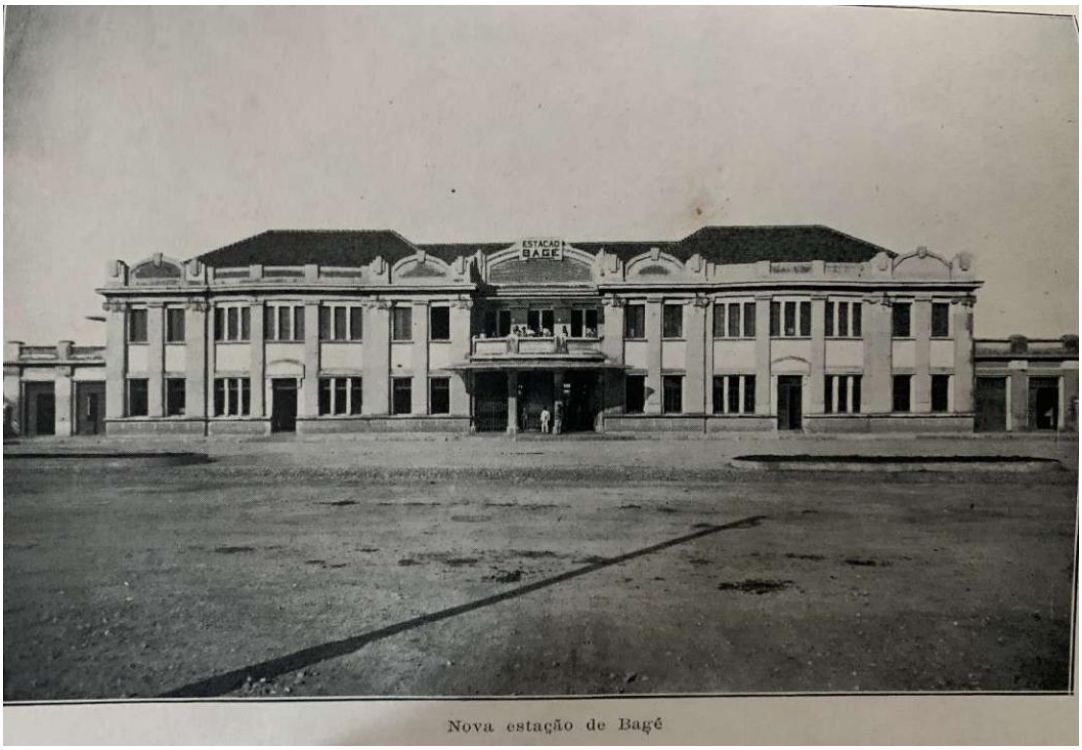
> Telegrama de Bagé, comunicando que, às três horas de ontem, ocorreu um pavoroso incêndio na estação da estrada de ferro local, tendo destruído todo o edifício. O fogo começou na sala dos aparelhos telegráficos, originando-se de um curto circuito. Deram alarme às locomotivas que avisaram, comparecendo imediatamente a polícia no local e força do exército ali, retirando a população, e apenas conseguiram retirar o cofre forte

> e algumas bagagens, sendo que os móveis da residência do Agente Artrogildo Molina, que residia com sua família no pavimento superior, foram todos destruídos. Felizmente não houve nenhuma desgraça de pessoas a lamentar (Estado de São Paulo, 1924, p. 7)[7].

Como consequência do sinistro, foi necessário a construção de uma nova edificação. Esta nova estação apresenta uma linguagem arquitetônica eclética, com ornamentação geometrizada. As proporções da nova obra são maiores que a edificação da década de 1880, apresentando um volume único de dois pavimentos.

Em relação às obras de ampliação da rede, o relatório de 1927 destaca a necessidade da Diretoria da VFRGS de construir novos depósitos "(...) em diversos pontos, especialmente em Cacequy, Bagé e Gravatahy" (VFRGS, 1927, p. 40). O documento também relata a construção de um novo escritório e o andamento da obra da construção de uma garagem, bem como a reparação na Casa do Bombeiro e nas Casas de Turma. O relatório de 1929, destaca a conclusão do novo prédio da Estação (Figura 5) e as obras em andamento do Armazém.

Figura 5: Fotografia da Nova Estação de Bagé, 1929



Nova estação de Bagé

Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo.

Além dos registros presentes nos relatórios da companhia, destaca-se, nesta década, uma fotografia do pátio ferroviário (Figura 6) datada de antes do incêndio, onde ainda aparece a antiga estação. Esse documento é fundamental para a compreensão das edificações existentes no período e para o registro da espacialidade dessa camada, especialmente diante da escassez

[7] Grafia atualizada pela autora.

de documentação arquitetônica e cartográfica sobre o local. Com base nessas fontes históricas, foi possível elaborar o mapeamento correspondente à década em questão (Figura 7).

Figura 6: Fotografia do Pátio Ferroviário de Bagé, 192–



Fonte: Museu Dom Diogo de Souza.

Figura 7: Pátio Ferroviário de Bagé, década de 1920



Fonte: A autora, 2025.

O Pátio Ferroviário na década de 1930

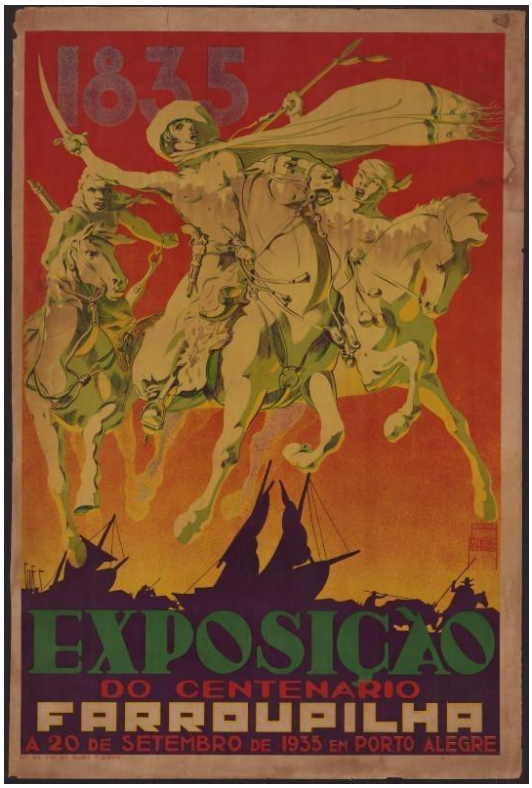
A década de 1930 teve início marcada por preocupações do então diretor da VFRGS, Otacílio Pereira, em razão da recente crise econômica decorrente da queda da Bolsa de Valores de Nova York. Conforme registrado no relatório de 1931, embora tenha ocorrido uma redução nos gastos, "as providências tomadas não foram suficientes, pois um outro fator irremediável surgiu, de inopino, para agravar a situação: a baixa cambial" (VFRGS, 1931, p. 4). Nesse período, já se utilizava o carvão nacional, cujo preço, entretanto, continuava sujeito a oscilações conforme o contexto internacional. Apesar dessas adversidades, foram promovidas importantes transformações no pátio ferroviário de Bagé ao longo dessa década.

O relatório de 1936 descreve o início da construção do novo Depósito de Bagé, realizado por meio do aproveitamento do Pavilhão da VFRGS construído para a Exposição do Centenário Farroupilha (Figura 7).

Este evento foi realizado na cidade de Porto Alegre no dia 20 de setembro de 1935 e celebrou o centenário da Revolução Farroupilha no Estado. Seguindo a lógica das Exposições Universais, foram construídos diversos pavilhões, incluindo o Pavilhão da Indústria, o Pavilhão da Agricultura, o Pavilhão das Indústrias Estrangeiras, o Pavilhões dos Estados Brasileiros, além do Pavilhão da VFRGS (Figura 8) e do Departamento Nacional do Café.

Fronteiras

Figura 7: Cartaz da Exposição do Centenário Farroupilha, 1935



Fonte: Autoria de Nelson Boeira Faedrich. Museu da Comunicação Social Hipólito José da Costa.

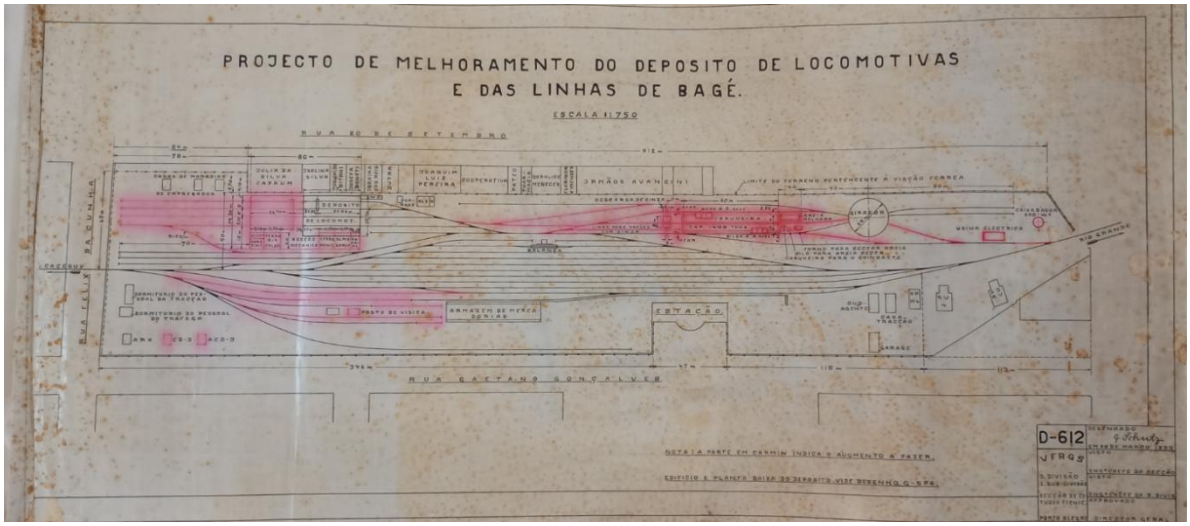
Figura 8: Pavilhão da VFRGS da Exposição do Centenário Farroupilha, 1935



Fonte: Álbum da Exposição Farroupilha.

O projeto do Novo Depósito de Locomotivas foi executado, e por meio da documentação arquitetônica, foi possível compreender todo o aparato necessário para o seu funcionamento, que incluía ferraria, carpintaria, ferramentaria, escritório do Chefe do Depósito, arquivo etc. Além deste, uma planta datada de 1935, pertencente a este projeto, apresenta todo o pátio ferroviário. Dessa forma, foi possível compreender a espacialidade do pátio como um todo e as alterações realizadas (Figura 9).

Figura 9: Planta do Projeto do Novo Depósito de Locomotivas

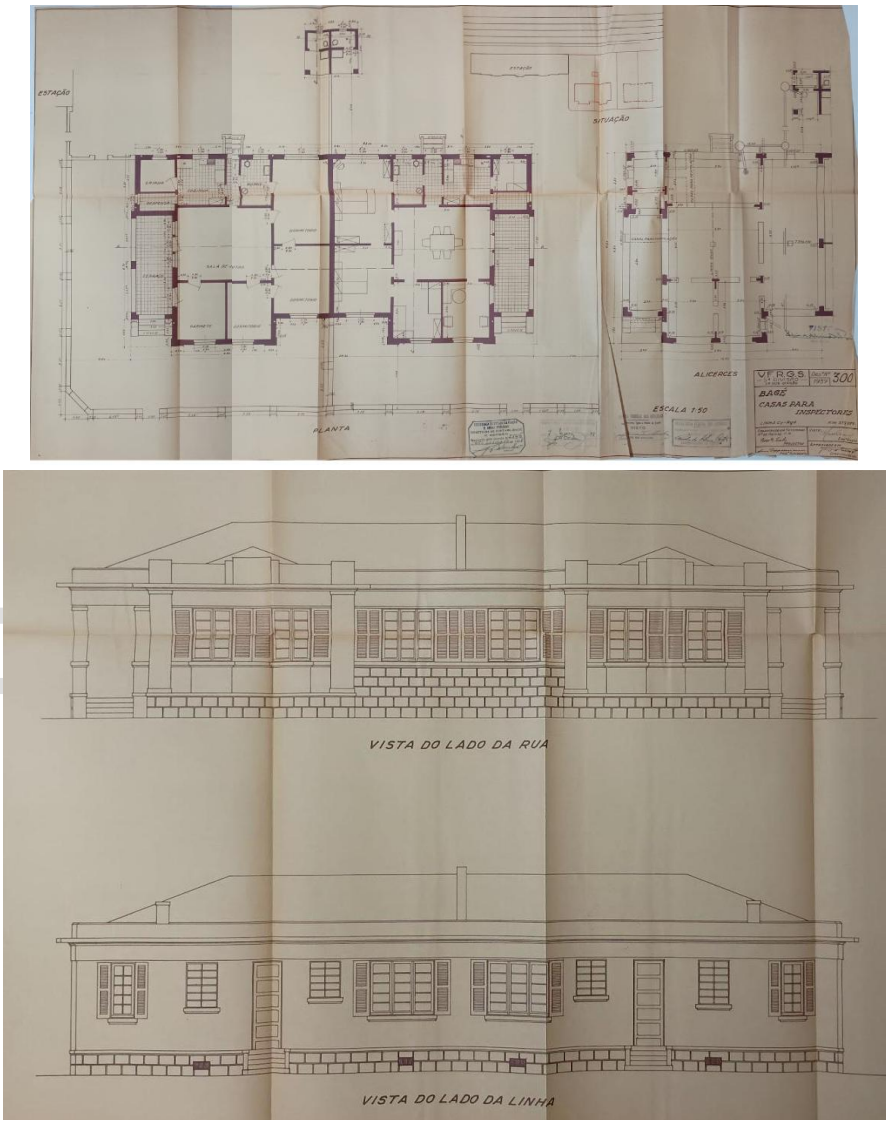


Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo.

Nos anos finais dessa década os relatórios da companhia registram a construção de uma série de novos edifícios, entre eles a ampliação do Depósito de Locomotivas, a inauguração da Nova Usina Elétrica e o projeto para o Posto de Visitas e para Casas de Moradia (Figura 10). O

projeto arquitetônico dessas casas para moradia de inspetores mostra um volume único, de casas geminadas, com uma linguagem geometrizada que faz referência aos elementos compositivos da edificação da Estação, datada dessa mesma década (Figura 10).

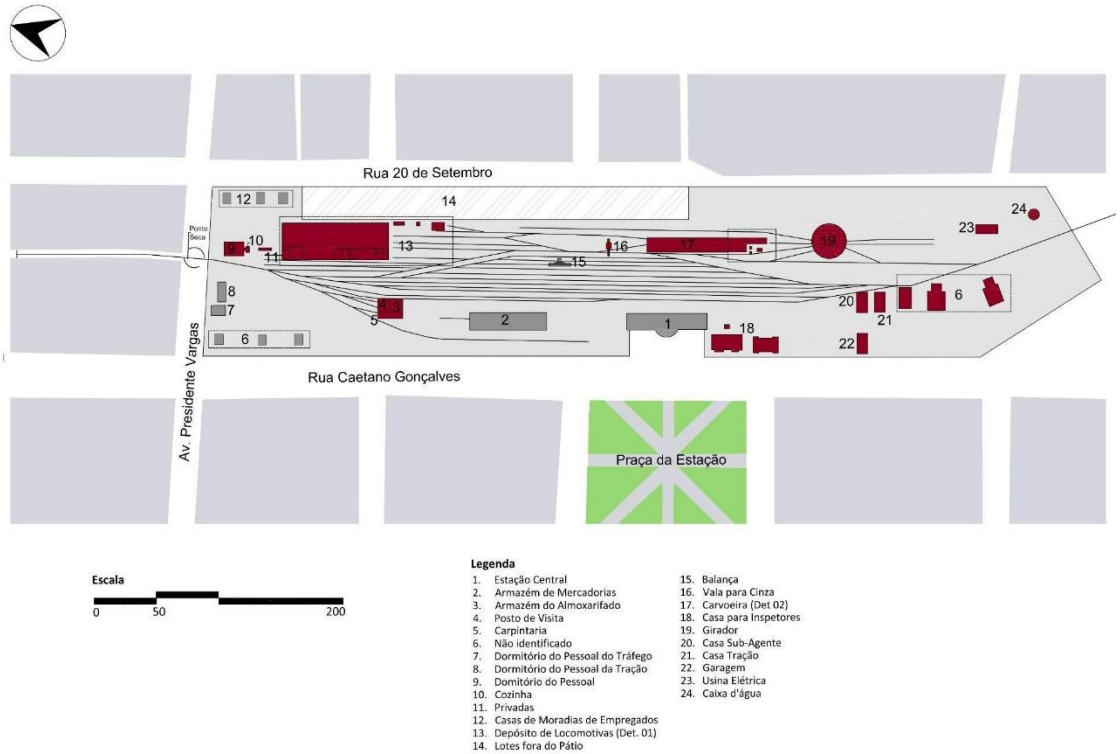
Figura 10: Projeto para Casa de Inspetores em Bagé, 1937



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo, 2025.

Esses documentos também mencionam obras de reconstrução e reparos em estruturas já existentes, como a pintura e reparação do Armazém, da Estação e do Almoxarifado, além da reconstrução do Depósito de Locomotivas, agora com duas valas falsas e três linhas. Com base nessas documentações, foi possível realizar a terceira camada da cronologia construtiva do pátio (Figura 11).

Figura 11: Pátio Ferroviário de Bagé, década de 1930



Fonte: A autora, 2025.

Fronteiras

O Pátio Ferroviário na década de 1940

A década seguinte tem início com a nomeação de uma nova diretoria para a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, determinada pelo Interventor Federal do Estado, Coronel Oswaldo Cordeiro de Farias, no contexto do Estado Novo. Segundo o Relatório de 1940, a substituição ocorreu em razão do antigo diretor ter sido designado para integrar uma comissão nos Estados Unidos. O documento também apresenta o Decreto nº 182, de 6 de dezembro de 1940, que "amplia as atribuições do Diretor Geral da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, autorizando-lhe a reorganizar os serviços internos e resolver os casos omissos no regulamento (...)" (VFRGS, 1940, p. 34).

O ano de 1941 foi marcado pela grande enchente que atingiu o Estado do Rio Grande do Sul. O relatório deste ano apresenta inúmeras notícias acerca da situação das estradas de ferro. Na apresentação do documento, o diretor discorre que,

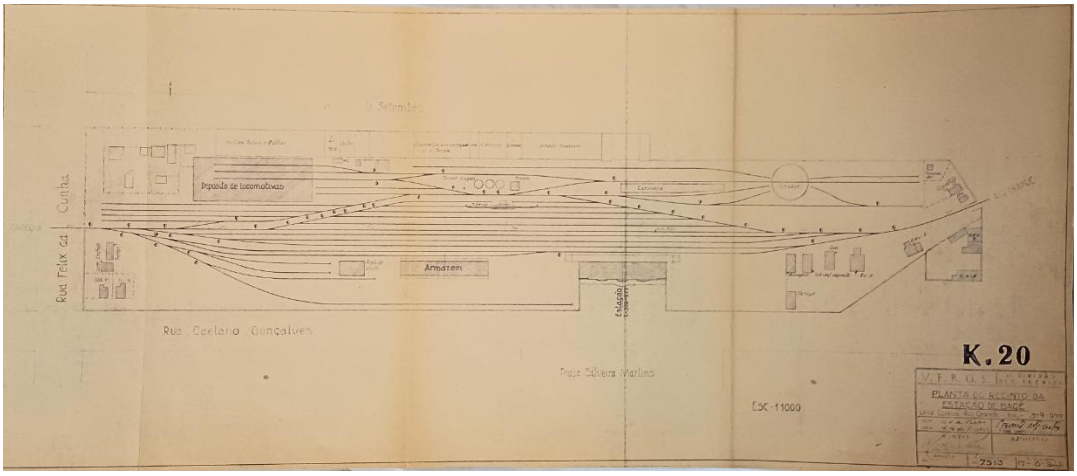
> A causa principal desse decréscimo, responsável assim pelas sombras lançadas sobre o esforço febril do pessoal, sua diligência e amor ao trabalho que, em tempo algum, podiam ter sido mais valorosos, reside unicamente na conhecida calamidade que reinou sobre o território rio-grandense no curso do mês de maio e, depois, no tempo inclemente

> que, algumas vezes, ainda se reproduziu, agravando em inúmeros trechos da linha férrea o desastrado sucesso da primitiva enchente (VFRGS, 1941, p. 7).

Ademais, o texto destaca a importância da linha Rio Grande - Bagé, por ser ela a de maior tráfego no Estado, excetuando-se a Linha Canela, indicando, contudo, que o trecho apresenta as piores condições técnicas. Para tanto, são iniciados os estudos para a criação da Variante de Seival a Basílio.

Em 1942, destaca-se a existência de uma importante documentação arquitetônica sobre o local: a Planta do Recinto de Bagé (Figura 12), registro no qual é possível identificar as novas edificações inseridas no conjunto. Nesse mesmo ano, segundo o relatório da companhia, foi construído um novo Posto de Visita.

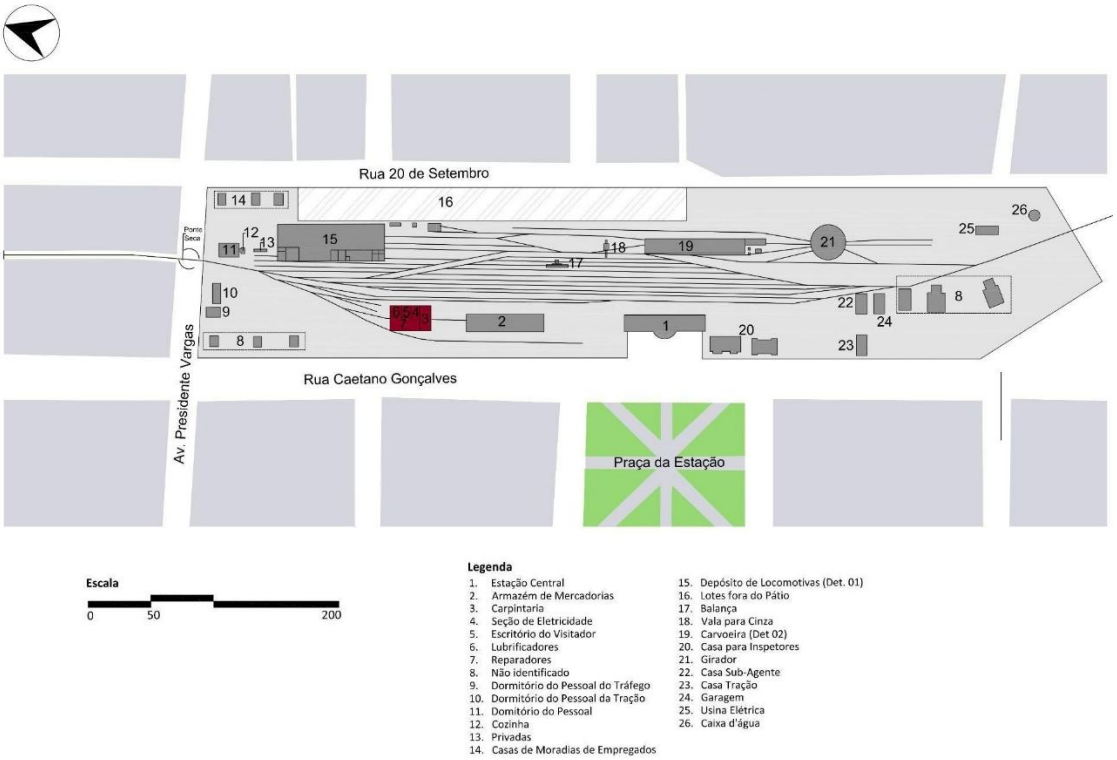
Figura 12: Planta do Recinto de Bagé, 1942



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo.

O último relatório disponível da década, datado de 1945, traz poucas informações sobre novas edificações, mencionando apenas a ampliação do Armazém de Mercadorias. Já em 1948 foi elaborado um projeto para a construção de uma Usina. No entanto, com base em outras documentações já apresentadas — e em outras que serão discutidas adiante — acredita-se que essa edificação tenha sido implantada no interior do Depósito de Locomotivas, diferentemente do previsto no projeto original. Ainda assim, o documento contribui para reforçar o mapeamento realizado (Figura 13).

Figura 13: Pátio Ferroviário de Bagé, década de 1940



Fonte: A autora, 2025.

Fronteiras

O Pátio Ferroviário de Bagé na fase de declínio da linha Rio Grande-Bagé

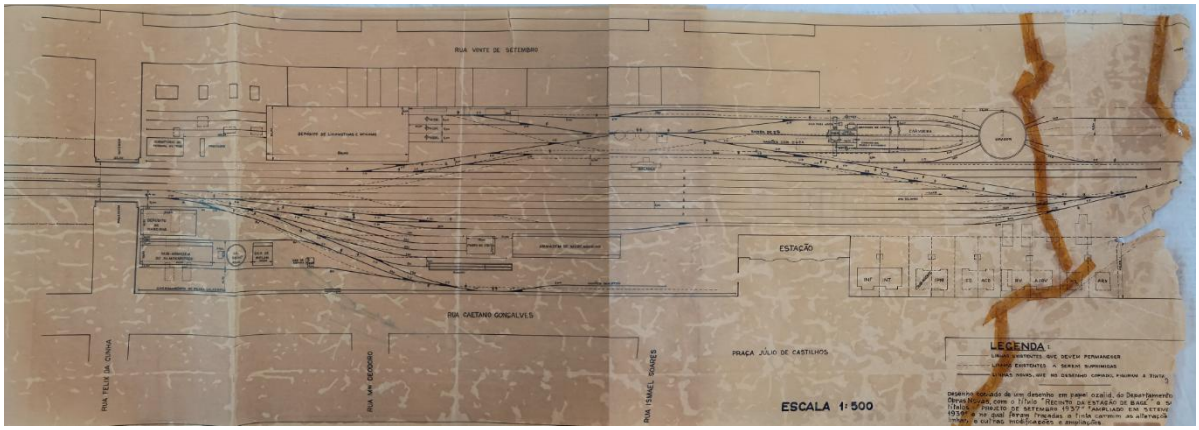
A partir da segunda metade do século XX, a carência de documentação dificultou a elaboração da presente cronologia construtiva. Supõe-se que os motivos sejam os mesmos apontados no caso da espacialização do Pátio Ferroviário da cidade de Pelotas[8]: o fechamento do Banco Pelotense, o qual possuía agências na cidade de Bagé; e a concorrência com frigoríficos estrangeiros, já que a cidade também teve seu crescimento a partir da produção da indústria saladeiril.

Contudo, acredita-se que uma planta encontrada no Museu do Trem de São Leopoldo, embora sem data, seja da década de 1950, uma vez que apresenta diferenças significativas em relação à documentação anterior, indicando diversas demolições no interior do pátio (Figura

[8] Para maiores informações sobre o Pátio Ferroviário de Pelotas acessar o trabalho de LOS SANTOS, Alexsandra Da Rosa De; SOUKEF JUNIOR, Antônio; SILVEIRA, Aline Montagna. Cartografias de um patrimônio: As temporalidades construtivas do Pátio Ferroviário de Pelotas. In: *Anais do Seminário Internacional Projetar*: Reexistir no Mundo Contemporâneo - interpretar, conservar e transformar. Pelotas (RS) UFPel, 2025. Disponível em: https//www.even3.com.br/anais/projetar2025/1137229-CARTOGRAFIAS-DE-UM-PATRIMONIO--AS-TEMPORALIDADES-CONSTRUTIVAS-DO-PATIO-FERROVIARIO-DE-PELOTAS.

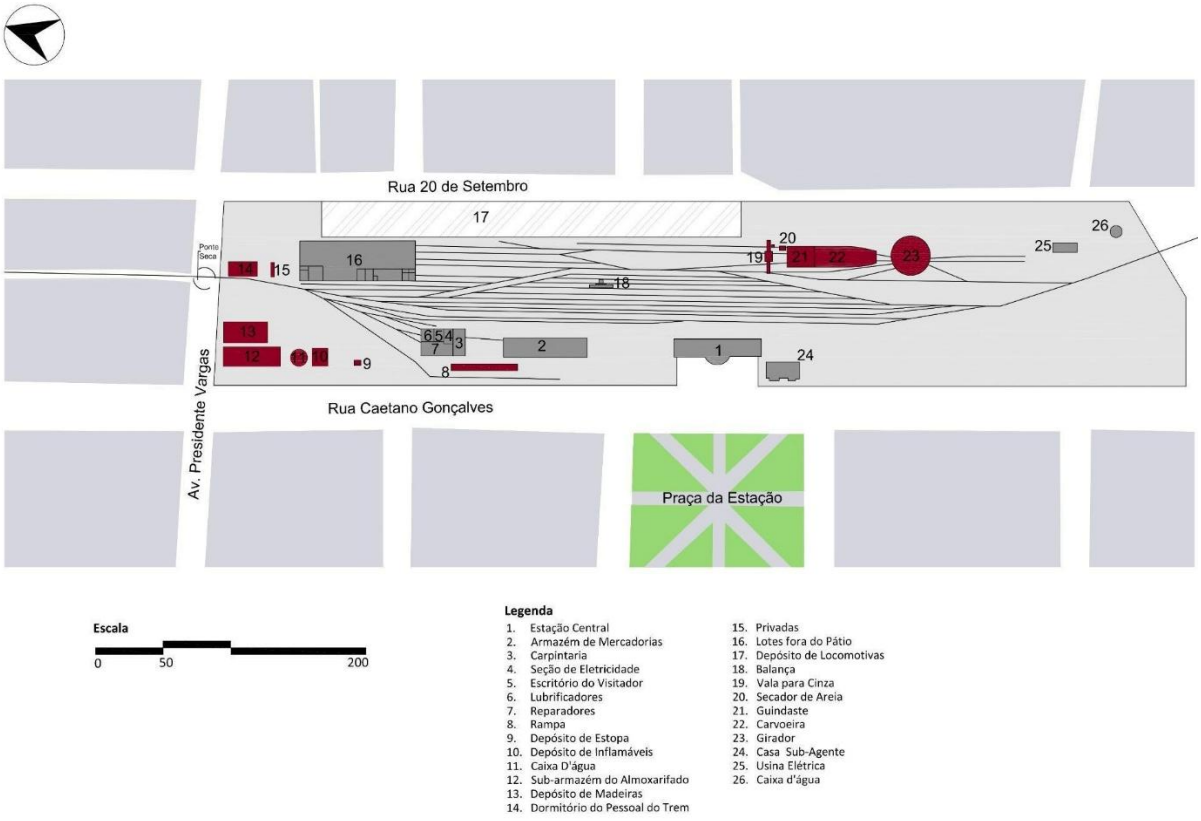
14). Com base nesse registro, foi possível realizar o último mapeamento referente ao século XX (Figura 15).

Figura 14: Planta Pátio de Bagé, 195-



Fonte: Museu do Trem de São Leopoldo.

Figura 15: Pátio Ferroviário de Bagé, década de 1950



Fonte: A autora, 2025.

Posterior a esta década, não foram encontradas fontes documentais para continuar o mapeamento do Pátio Ferroviário. Todavia, sabe-se que na década de 1980 foi feito um desvio da linha, desconectando a Estação Central de Bagé da estrada de ferro, fato que ocasionou a fragmentação do pátio.

A atual disposição do pátio diminuiu consideravelmente sua dimensão inicial e abriga serviços da Prefeitura Municipal, entre eles o Centro Administrativo e o Departamento de Água e Esgoto. As visitas ao local possibilitaram compreender o tamanho do desmonte ocorrido no fim do século XX. Grande parte do pátio foi desmembrado, dando origem a novos quarteirões de uso misto, comercial e residencial.

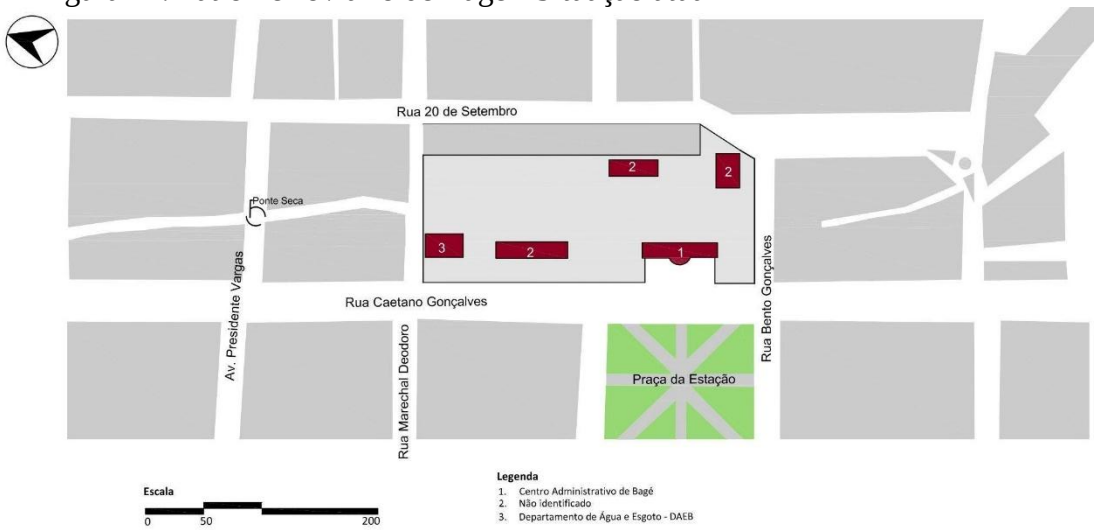
A Ponte Seca (Figura 16), consiste em uma obra de arte com estrutura metálica para a travessia do trem sobre a Avenida Presidente Vargas. Ainda se encontra no mesmo local, porém apartada da Estação devido à fragmentação do pátio, o que impede a leitura da paisagem ferroviária como um todo. Com base nisso, foi realizado o último mapeamento do pátio ferroviário de Bagé (Figura 17).

Figura 16: Ponte Seca de Bagé



Fonte: Acervo da autora, 2024.

Figura 17: Pátio Ferroviário de Bagé - Situação atual



Fonte: A autora, 2025.

As duas edificações próximas à Rua 20 de Setembro não apareceram em outras documentações, impedindo sua identificação. Acredita-se que foram construídas na segunda metade do século XX, após 1960.

Encaminhamentos: os desafios para a proteção do conjunto ferroviário de Bagé - RS

A partir deste levantamento e da análise da situação atual do pátio ferroviário, surgem questionamentos quanto aos desafios para a proteção destes bens como um conjunto. Há uma grande fragmentação do local, tendo em vista a urbanização consolidada entre o que ainda se encontra configurado como um conjunto próximo à Estação e a Ponte Seca (Figura 18).

Figura 18: Pátio Ferroviário de Bagé - Situação atual



Fonte: Google Earth, adaptado pela autora, em 2026.

Uma das razões para esta deterioração refere-se à desestatização da RFFSA, realizada na década de 1990. O processo não considerou os bens móveis e imóveis da extinta empresa, sendo estes objeto de legislação apenas dez anos mais tarde, ocasionando uma grande perda do patrimônio ferroviário. No âmbito federal, após inúmeras portarias e normativas, em 2022 o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) lançou uma Portaria nº 17, para dispor sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

A Estação Férrea de Bagé encontra-se protegida desde 2006, por meio do processo de tombamento estadual. Neste ano, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (IPHAE), com a publicação da Portaria nº 029/2006, resolve “Tombar a antiga Estação Férrea de Bagé” (IPHAE, 2006). Contudo, não há uma poligonal de tombamento que delimite as áreas

de entorno, deixando os demais bens remanescentes desprotegidos. Essa estratégia de proteção está alicerçada no entendimento de que apenas as estações centrais são importantes.

Atualmente, as reflexões sobre a salvaguarda do patrimônio industrial apontam que é necessário a proteção do conjunto desses bens. De acordo com a Carta de Nizhny Tagil, de 2003, organizada pelo TICCHI (O Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial),

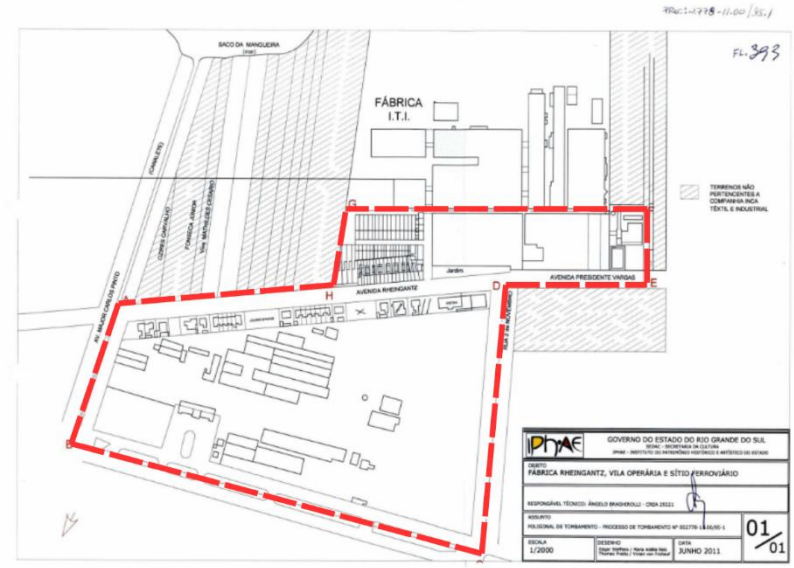
> O património industrial deve ser considerado como uma parte integrante do património cultural em geral. Contudo, a sua protecção legal deve ter em consideração a sua natureza específica. Ela deve ser capaz de proteger as fábricas e as suas máquinas, os seus elementos subterrâneos e as suas estruturas no solo, os complexos e os conjuntos de edifícios, assim como as paisagens industriais. As áreas de resíduos industriais, assim como as ruínas, devem ser protegidas, tanto pelo seu potencial arqueológico como pelo seu valor ecológico (TICCHI, 2003, p. 8).

Em 2011, o ICOMOS (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios) e o TICCHI ampliaram sua cooperação com o intuito de adotar e difundir princípios comuns para auxiliar no conhecimento, proteção, conservação e valorização de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Patrimônio Industrial, culminando no documento denominado Os Princípios de Dublin, que aponta diretrizes para a salvaguarda desses bens, reforçando a importância desses conjuntos e indicando a importância do patrimônio imaterial.

A importância da compreensão do conjunto ferroviário pode ser observada na poligonal de proteção do entorno do Pátio Ferroviário de Rio Grande[9]. Em 2012, o IPHAE tombou o Pátio Ferroviário e a Fábrica Rheingantz e estabeleceu a sua poligonal de proteção (Figura 19). Dessa forma, além de preservar o entorno do bem, o órgão rompe com a ideia que apenas a Estação Central deve ser protegida.

[9] Apesar de considerar o pátio ferroviário como um conjunto, o traçado da poligonal não trata a Fábrica da mesma forma, já que contempla a proteção de parte da sua estrutura.

Figura 19: Poligonal de tombamento da Fábrica Rheingantz e do Pátio Ferroviário de Rio Grande (RS)



Fonte: Iphae, 2012. Adaptado pela autora, 2026.

Apesar deste desafio prático e metodológico, acredita-se que é possível a proteção destes remanescentes, mesmo fragmentados, na cidade de Bagé. Sua salvaguarda contribui para o fortalecimento da memória ferroviária da cidade. Dessa forma, deve-se considerar todos os bens do Pátio Ferroviário, como caixa d'água, trilhos, maquinário e demais elementos, e não somente o edifício da Estação principal.

Outra questão que deve ser discutida refere-se à disputa no espaço urbano, tendo em vista que os pátios ocupam uma grande gleba no tecido consolidado das cidades. Neste caso estudado, uma parte do conjunto já está ocupado com lotes e novos estratos urbanos. Diante disso, uma poligonal de proteção garantiria a preservação destes bens, mesmo que dispersos.

Uma das metodologias utilizadas pelo Iphan para elaboração de diretrizes de intervenção em bens tombados em contextos urbanos é a delimitação de setores de tombamento. A partir desses setores, são estabelecidas diretrizes objetivas e realistas para intervenção nestas áreas a fim de promover a preservação e identificar ações necessárias para a requalificação dos espaços, valorizando seu acervo cultural (Iphan, 2010). Dessa forma, a partir de uma abordagem com essas especificidades, o Pátio Ferroviário de Bagé poderia apresentar, ainda que de forma fragmentada, o conjunto de seus remanescentes.

Agradecimentos

Gostaríamos de agradecer ao grupo de pesquisa do Projeto "Cidades de médio porte do extremo do sul do Brasil e em zona de fronteira: qualificação e proposição de espaços públicos sensíveis às relações intergeracionais, inclusivas e sustentáveis" do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas (UFPel), ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ) pela bolsa programa GM/GD Ciclo 2023, na qual a autora deste trabalho foi titular. Agradeço também o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Capes, através do Programa de Desenvolvimento da Pós-Graduação (PDPG) - Pós-Doutorado - Estratégico - Apoio aos Programas de Pós-Graduação Emergentes e em Consolidação. Além disso, às instituições que preservam os acervos consultados, por toda atenção e dedicação.

Referências bibliográficas

CORRÊA FILHO, Virgílio. Evolução Ferroviária do Brasil. *In*: *I Centenário das Ferrovias Brasileiras*. (Diversos Autores). Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954.

DIAS, José Roberto de Souza. *Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul*: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil meridional. Editora Rios: São Paulo, 1986.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. *Bagé (RS)*: estação ferroviária. Disponível em: https://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_bage_riogrande/bage.htm. Acesso em: 01 jul 2025.

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

IPHAE. *Bem tombado*: Complexo Rheingantz. Disponível em: http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=43405. Acesso em 29 mar 2026.

IPHAN. *Normatização de Cidades Históricas*: orientações para a elaboração de diretrizes e Normas de Preservação para áreas urbanas tombadas. Brasília, DF: Iphan, 2010. Disponível em: https://bibliotecadigital.iphan.gov.br/items/8c4d590c-c6ca-4c41-b9b6-800fdc0494da/full. Acesso em 29 mar 2026.

IPHAN. *Portaria nº 17 de 29 de abril de 2022*. Dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º, da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Disponível em:

http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/PORTARIA_IPHAN_N17_29ABRIL2022-DOU-Imprensa%20Nacional.pdf. Acesso em 12 jan. 2024.

MAUAD, Ana Maria. Através da imagem: Fotografia e História interfaces. *Tempo*, Rio de Janeiro, vol. 1, n° 2, 1996, p. 73-98.

PROHMANN, Mariana. *Ferrovias*: resistências, lembranças e esperanças nas narrativas de ferroviários e ferroviárias aposentados(as) da RFFSA. 2022. Tese (Doutorado em Tecnologia e Sociedade) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2022. Disponível em: https://repositorio.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/30303/1/ferroviasnarrativasaposentadosrffsa.pdf. Acesso em: 10 jul mar. 2025.

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

Rio Grande do Sul (Estado). *Portaria nº 029/2006*, 26 de Outubro de 2006. Portaria. Diário Oficial do Estado do Rio Grande do Sul: Porto Alegre, p. 34, 26 out, 2006. Disponível em: http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=14300. Acesso em 29 mar 2026.

RÜCKERT, Aldomar Arnaldo. A estrutura territorial do estado do Rio Grande do Sul: gênese e construção. *Boletim Gaúcho de Geografia*, Porto Alegre, v. 29, n. 1, p. 25-42, 2003. Disponível em: https://lume.ufrgs.br/handle/10183/215366.

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

Fronteiras

Acervos Consultados

Biblioteca Digital Luso-Brasileira

Carta da Província do Rio Grande do Sul. 1875. Disponível em: https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/438191.

Biblioteca do Ministério da Fazenda do Rio de Janeiro

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

Relatório de 1940 da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Disponível em: http://memoria.org.br/ia_visualiza_bd/ia_vdados.php?cd=meb000000441&m=3504&n=relatorioviaferrea1940.

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

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

Museu da Comunicação Social Hipólito José da Costa

Cartaz da Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Disponível em: https://brasiliana.museus.gov.br/acervos/exposicao-do-centenario-farroupilha/

Museu do Trem de São Leopoldo

Fotografias:

Fotografia da Nova Estação de Bagé, 1929.

Estação de Bagé.

Nova Estação de Bagé

Pátio Ferroviário de Bagé

Documentos:

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

Projetos Arquitetônicos:

Planta do Projeto do Novo Depósito de Locomotivas, 1935.

Projeto para Casa de Inspetores em Bagé, 1937.

Planta do Recinto de Bagé, 1942.

Planta Pátio de Bagé, 195-.

Museu Dom Diogo de Souza

Fotografias:

Pátio Ferroviário de Bagé, 192-.

Museu da Comunicação Social Hipólito José da Costa

Cartaz da Exposição do Centenário Farroupilha, 1935. Disponível em: https://brasiliana.museus.gov.br/acervos/exposicao-do-centenario-farroupilha/

Fronteiras

Recebido em 30/03/2026.
Aceito em 11/08/2026.