

## CONTEXTO HISTÓRICO, REGISTRO E CADASTRAMENTO DA ESTAÇÃO FÉRREA THEODÓSIO NO CAPÃO DO LEÃO - RS

VANESSA FORNECK<sup>1</sup>;  
ALINE MONTAGNA DA SILVEIRA<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Universidade Federal de Pelotas – [vanessaf.ufpel@gmail.com](mailto:vanessaf.ufpel@gmail.com)

<sup>2</sup>Universidade Federal de Pelotas – [alinemontagna@yahoo.com.br](mailto:alinemontagna@yahoo.com.br)

### 1. INTRODUÇÃO

O trabalho apresenta a importância histórica das ferrovias e os incentivos de preservação e restauração arquitetônica de suas construções. A estação férrea Theodósio está localizada no município do Capão do Leão, no Rio Grande do Sul. Fez parte da linha Rio Grande – Cacequi, inaugurada em 02 de dezembro de 1883. Atualmente a estação está em ruína, sendo um descaso com o bem de valor histórico e cultural. Esta pesquisa faz parte do Trabalho Final de Graduação I, do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas.

Devido ao abandono e desvalorização de diversas estações férreas no Rio Grande do Sul, especialmente as de pequeno e médio porte, tem-se perdido registros e materiais que comprovem a história da rede ferroviária no estado. Pensando nisso, em 1976 foi criado o Museu do Trem em São Leopoldo, RS. O acervo da instituição está sob a guarda do IPHAN e aos cuidados da Prefeitura Municipal de São Leopoldo, que fica responsável pela preservação e cuidado da primeira estação ferroviária construída no Estado.

Percebe-se que há uma preocupação em conservar esses remanescentes, entretanto são poucas regiões do Estado que possuem essas iniciativas. O objetivo desta pesquisa é agrupar o material histórico existente e realizar o levantamento métrico-arquitetônico da estação Theodósio, com a finalidade de cadastrar e registrar a antiga estação férrea. A proposta é que o material auxilie o poder municipal e que através do reconhecimento do bem, possam ser previstas iniciativas oriundas de órgãos estaduais e/ou federais. A valorização da edificação por sua importância cultural, assim como a preservação da paisagem natural, representa o testemunho das atividades que tiveram e que ainda têm valor histórico (TICCIH, 2003).

### 2. METODOLOGIA

A estação Theodósio pertencia a Linha Ramal Rio Grande – Bagé – Cacequi, que possui um acervo histórico registrado no livro “Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul – Inventário das Estações 1874-1959” (2002), elaborado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado - IPHAE. O acervo sobre a história da estação Theodósio foi disponibilizado pelo Instituto Histórico e Geográfico do Capão do Leão/RS (IHGCL) e através da página online “Estações Ferroviárias” elaborada por Ralph Mennucci Giesbrecht. Não foram encontradas outras referências, no entanto optou-se em disponibilizar essas informações para maior conhecimento sobre a estação.

O método adotado para o registro e cadastramento da estação Theodósio foi através do levantamento fotográfico, levantamento métrico-arquitetônico da edificação e registro em meio digital do levantamento através do software AutoCad da empresa Autodesk.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

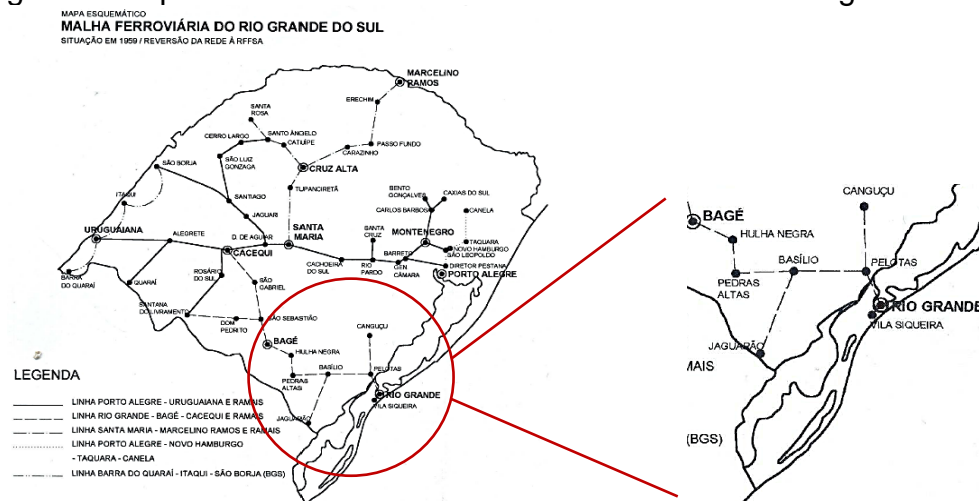
A implantação do transporte ferroviário no Brasil ocorre em meados de 1850, período em que o Brasil começa a se desvincular de Portugal e estabelecer-se como nação unificada. As ferrovias eram sinônimo de progresso e modernidade, uma vez que as cidades que recebiam a passagem do trem contribuíam para o desenvolvimento do mercado interno, para o processo de urbanização e de diversos melhoramentos de estrutura urbana (IPHAЕ, 2002).

No Rio Grande do Sul as ferrovias iniciam na zona de colonização alemã, no vale médio dos Sinos, considerado o “celeiro da Província” sendo uma ligação importante com a capital Porto Alegre. Em abril de 1874 foi inaugurada a primeira seção da estrada que ligava Porto Alegre a São Leopoldo. Além dessa ferrovia, foi implantada na Província uma rede de ferrovias com base em quatro linhas principais: Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana; Santa Maria – Marcelino Ramos; Barra do Quaraí – Itaqui; e Rio Grande – Bagé (IPHAЕ, 2002).

Neste estudo será apresentada a Estrada de Ferro Rio Grande – Bagé, pois engloba a cidade do Capão do Leão no seu trajeto. Esta estrada foi denominada de “Tronco Sul” e seu traçado surgiu paralelamente às fronteiras com o Uruguai, sendo o principal motivo econômico a criação do gado. Na época cortou a região mais próspera do Estado, que se fundava no tripé porto-charquegado (IPHAЕ, 2002).

No final da década de 1910 foi criada a Viação Férrea do Rio Grande do Sul – VFRGS, uma empresa estatal que administrou o sistema até o final da década de 1950. Em seguida, o sistema ferroviário estadual passou para o domínio da Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA e dois anos depois, revertido à União (IPHAЕ, 2002).

Figura 1: Mapa da malha ferroviária da linha Rio Grande–Bagé em 1959.



Fonte: IPHAЕ, 2002. Adaptado pela autora, 2018.

A figura 1 apresenta a malha ferroviária no RS no ano de 1959, atingindo uma estrutura consolidada em grande parte do estado. O sistema de transporte ferroviário teve seu auge marcado no período de 1874 até o final da década de 1950, fase em que o transporte ferroviário começa a ser substituído pelo modelo rodoviário. Em 1996 a malha sul foi leiloadada e arrendada pela Ferrovia Sul Atlântico, depois América Latina Logística – ALL destinada à logística de transporte de carga (IPHAЕ, 2002). No ano de 2015, foi realizada a fusão da ALL com a Rumo Logística, sendo hoje a concessionária que administra mais de 12 mil quilômetros de malhas ferroviárias no Brasil (Rumo, 2015).

Desde 2012, o Governo Federal vem desenvolvendo estudos para a implantação do Programa de Trens Regionais de Passageiros, presente no Plano de Revitalização das Ferrovias do Ministério dos Transportes. Foram pré-selecionados 14 trechos no Brasil para a elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica, Social, Ambiental e Jurídico-legal (EVTESA). Um dos trechos conectará as cidades de Rio Grande – Pelotas – Capão do Leão. Os investimentos previstos incluem a recuperação da infraestrutura existente, melhoria de traçados e a modernização ou construção de estações. (Ministério dos Transportes, 2013).

No município do Capão do Leão existem quatro estações ferroviárias, sendo elas a estação Agente Gomes [1] (antes chamada de Desvio do Descanso), estação Capão do Leão [2], estação Engenheiro Chaves [3] (antes chamada de Passo das Pedras), e a estação Theodósio [4].

Figura 2: Conjunto de imagens das estações férreas no Capão do Leão.



Fonte: Acervo IHGCL, 2018.

Neste trabalho o estudo de caso é a estação Theodósio (número 4). No ano de 1896, o Sr. Domingos Fernandes da Rocha resolveu criar uma Vila de Veraneio em suas terras, próximo ao Arroio São Thomé, hoje também conhecido como Arroio São Pedro. Repartiu o terreno em 103 lotes de 50 metros de frente por 200 de fundo para que as famílias construíssem suas chácaras. O nome da localidade foi escolhido em homenagem ao pai do Sr. Domingos, Theodósio Fernandes da Rocha. A direção da estrada de ferro prometeu um apeadeiro logo que fossem construídas pelo menos 10 casas na localidade. Em 10 de abril de 1896, os Srs. Augusto Duprat (diretor da estrada de ferro), José Chaves (engenheiro fiscal do governo) e Domingos Fernandes da Rocha escolheram o local para a nova estação. Já em 28 de outubro do mesmo ano, o Sr. Ildefonso Badia realizou o leilão dos lotes, iniciando a Vila e a Estação do Theodósio (Estações Ferroviárias, 2011).

Figura 3: Estação Theodósio em 1938.



Fonte: Imagem site "Papareia".

No acervo Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul - Inventário das Estações 1873-1959, mencionado anteriormente, não há uma ficha técnica individual da estação Theodósio. Porém, a estação foi inaugurada junto com outras estações da linha Rio Grande - Bagé, tendo elas tipologias construtivas semelhantes. A estação é classificada como pequeno porte e possui um pavimento, com técnica construtiva de alvenaria de tijolo maciço portante,

apresenta marcação dos cunhais em argamassa com tratamento de rusticação (juntas desencontradas). Possuía estrutura de madeira sustentando a cobertura e telha cerâmica francesa. Os vãos das portas da fachada principal possuem verga em arco abatido, as portas eram de duas folhas em madeira, caixilho de vidro e bandeiras fixas. O pequeno acréscimo é de alvenaria em tijolo maciço e vãos fora do padrão construtivo. Cabe ressaltar que as informações detalhadas foram realizadas pela autora com referência no material do IPHAE (2002).

#### 4. CONCLUSÕES

A realização da pesquisa histórica busca destacar a importância de ampliar o reconhecimento dos remanescentes da linha férrea, sendo essencial proteger o conjunto onde está inserida a estação, preservando a paisagem natural e cultural. Em consonância com o conceito de patrimônio industrial da Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003), onde preconiza a proteção do patrimônio industrial que decorre do valor universal dos bens, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais.

O material desta pesquisa, junto com o arquivo do levantamento métrico-arquitetônico em meio digital será disponibilizado para a Prefeitura Municipal do Capão do Leão. Por meio do reconhecimento desse bem, pretende-se destacar a sua importância e incentivar a captação de investimentos e projetos de intervenção com o objetivo de conservar e valorizar a edificação, sendo preservados os remanescentes de grande valor histórico e cultural da região.

#### 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. **Teodósio, Município de Capão do Leão, RS.** 2011. Página elaborada por Ralph Mennucci Giesbrecht. Acessado em maio 2018. Online. Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs\\_bage\\_riogrande/teodosio.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_bage_riogrande/teodosio.htm)

IPHAE, **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul Inventário das Estações 1874-1959.** Porto Alegre: Pallotti, 2002.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Relatório Ambiental Sintético - Análise de Viabilidade Ambiental. Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Financeira, Social e Ambiental do Sistema de Transporte Ferroviário de Passageiros de Interesse Regional, no Trecho: Capão do Leão (RS) – Pelotas (RS) – Rio Grande (RS).** Ministério dos Transportes - Secretaria de Política Nacional de Transportes - Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) - Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), ago. 2013. Acessado em 12 abr. 2018. Online. Disponível em: [http://transportes.gov.br/images/consultas\\_publicas\\_viasNavegaveis/TRENS\\_REGIONAIS/Relatorio\\_Ambiental\\_pelotas\\_RioGrande.pdf](http://transportes.gov.br/images/consultas_publicas_viasNavegaveis/TRENS_REGIONAIS/Relatorio_Ambiental_pelotas_RioGrande.pdf)

RUMO. **Transporte Ferroviário.** Acessado em 19 abr. 2018. Online. Disponível em: [http://pt.rumolog.com/conteudo\\_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=27027](http://pt.rumolog.com/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=27027)

TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial.** The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), jul. 2003. Acessado em 22 ago. 2018. Online. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>