

A VFRGS E SUAS FERROVIAS PADRONIZADAS DOS ANOS 30 E 40

RENAN ROSSO BICCA¹; LAURA LOPES CEZAR²

¹Universidade Federal de Pelotas– renan-rosso@hotmail.com

²Universidade Federal de Pelotas– arcezar.14@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

A inserção do transporte ferroviário no Brasil contribuiu para o desenvolvimento das cidades, pois simultaneamente a implantação da linha férrea os serviços de iluminação, educação, saúde, correios e telégrafos chegavam nos municípios. Além disso, juntamente com a expansão da malha ferroviária pelo Rio Grande do Sul, foram inauguradas as estações ferroviárias. É observado que a tipologia das estações ferroviárias são típicas em função do período em que foram implantadas ou da empresa que administra a ferrovia. A VFRGS¹ a partir de 1920 passa a recuperar as ferrovias gaúchas além de propiciar a expansão e interligação entre as linhas. Entre as décadas de 30 e 40 a empresa inaugurou Estações Ferroviárias padronizadas em diversos pontos do estado. Com base nisso, o objetivo desse estudo é apresentar a história das ferrovias, no contexto brasileiro e no estado do Rio Grande do Sul. Analisar as estações ferroviária padrão VFRGS no período dos anos 30 e 40. Verificar se as estações construídas pela VFRGS mantém uma linguagem arquitetônica semelhante. Este estudo é parte da dissertação desenvolvida no Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas .

2. METODOLOGIA

Explanar a inserção do transporte ferroviário no Brasil e posteriormente no Rio Grande do sul, apresentar um breve histórico das ferrovias desde sua origem até a chegada no estado. A partir disso, foram analisadas as estações padrão VFRGS anos 30 e 40, construindo uma linha do tempo para melhor exemplificar as suas semelhanças compostivas.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A implantação do transporte ferroviário no Brasil tem seu início a partir de 1850, quando o império almejava consolidar-se enquanto nação e desvincular-se de Portugal. A primeira estrada de ferro do Brasil foi empreendida pelo gaúcho Irineu Evangelista Souza², futuro Barão de Mauá, em 1854, que através da concessão do governo imperial decidiu investir em um ferrovia que ligasse o Rio de Janeiro até Petrópolis, permitindo a integração entre os transportes ferroviário e hidroviário³.

A primeira seção da estrada foi inaugurada por Dom Pedro II em 1854. Segundo Lameira (2010) "A locomotiva Baronesa – a primeira locomotiva a vapor

¹ Viação Férrea do Rio Grande do Sul, empresa estatal administrada pelo governo do Rio Grande do Sul entre 1920-1959.

² Nascido em Arroio Grande, Rio Grande do Sul, construiu estaleiros em Niterói, iniciando a indústria naval brasileira.

³ Mais tarde a estrada passou a se chamar "Estrada de Ferro Mauá".

a funcionar no Brasil –, construída na Inglaterra em 1852, foi utilizada durante 30 anos e hoje se encontra preservada e transformada em monumento cultural". Após a construção da primeira linha ferroviária, as estradas de ferro começaram sua expansão pelo território brasileiro. As ferrovias ao mesmo passo que auxiliaram no desenvolvimento do comércio e serviços das cidades, no processo de urbanização, sendo um agente para o surgimento e crescimento de cidades ao mesmo tempo que contribuiu para a decadência de outras cidades que não possuíam ferrovias.(CARDOSO e ZAMIN, 2002). Como exemplo dessas transformações causadas pelas ferrovias no meio urbano, a cidade de São Paulo cresce consideravelmente no final do século XIX, tornando-se um centro convergente de ferrovias. Segundo Cardoso e Zamin (2002) "no rastro das ferrovias vinham uma série de melhoramentos urbanos como, iluminação, telégrafos, escolas, jornais e revistas". Ou seja, tornaram-se símbolo de progresso e modernidade.

No Rio Grande do Sul, segundo Cardoso e Zamin (2002) "em abril de 1874 foi inaugurada a primeira seção da estrada compreendida entre a Capital e São Leopoldo, com uma extensão de 33.756 metros". Foi construída pela Companhia Inglesa de Johan Mac Ginity e teve como principal benefício a multiplicação de núcleos urbanos e o desenvolvimento da produção da zona colonial alemã. Pois a expansão da linha continuou até chegar no município de Canela em 1922. (CARDOSO e ZAMIN, 2002)

Em 1877, quatro anos após a inauguração da estrada Capital São Leopoldo, foi criada uma linha principal, denominada linha tronco, que atravessava o estado horizontalmente e ligava Porto Alegre a Uruguaiana, sendo concluída em 1907. Segundo Franchi (2017) "Com o passar do tempo, esta linha foi ficando insuficiente e então foram criados os ramais, que eram as linhas ferroviárias que ligavam as cidades até a linha tronco". Um exemplo disso, foi em 1884, as cidades de Rio Grande e Bagé ganhavam um terminal ferroviário para compor a linha "Bagé-Marítima". No ano de 1896 a linha Cacequi- São Gabriel e, São Sebastião-São Gabriel completavam a linha Bagé-Rio Grande. Ao mesmo passo que Rio Grande instalava outras rotas, que ligavam à cidade à Costa do Mar e à Estrada do mar. No século XIX muitas linhas férreas foram construídas pelo estado, o que coloca o trem como principal meio de transporte da época.

A união, em julho de 1920, passou para o estado do Rio Grande do Sul a responsabilidade de administrar as ferrovias fixadas no estado, essa tendência aconteceu em todo o país. A Viação Férrea do Rio Grande do Sul foi criada posteriormente, ocasionando um crescimento das linhas ferroviárias no estado, que passaram de 2.300Km para 3650Km. Eram feitas em torno de 70 viagens de passageiros por dia no Rio Grande do Sul. (FRANCHI,2017)

O período entre 1957 e 1959, foi marcado pela federalização das estradas de ferro no país. As 42 ferrovias existentes no Brasil, foram resumidas em 18, sob o comando da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA)⁴. A viação férrea do Rio Grande Sul (VFRGS)⁵, que passara as estradas de ferro para o sistema nacional, fora extinta posteriormente. Após a federalização houve um avanço no setor ferroviário, com a chegada das locomotivas movidas a diesel, remodelação dos vagões, com o aumento da capacidade e substituição das

⁴ Rede Ferroviária Federal sociedade anônima (RFFSA) foi uma empresa estatal brasileira de transporte ferroviário, com sede na cidade do Rio de Janeiro.

⁵ Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) foi uma empresa estatal sul-riograndense que administrou a rede ferroviária do estado entre 1920-1959.

dormentes de madeira por concreto. Mas o crescimento da malha rodoviária no país e a desestatização da RFFSA, foram fatores importantes para que em 1999 fosse extinta a RFFSA e criada a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)⁶ que atualmente é o órgão que controla e fiscaliza as estradas de ferro no país. Atualmente, as estradas ferro do país não transportam mais passageiros ficando restrito ao uso de cargas.

Por outro lado, as estações ferroviárias foram implantadas no mesmo período das linhas férreas, muitas foram construídas por companhias estrangeiras, americanas, belgas, britânicas e, pelos Batalhões de Engenharia do Exército. Os prédios foram compostos por materiais e técnicas inovadoras para a época, como o uso de estruturas de ferro importados da Europa como, por exemplo, Estação da Luz, em São Paulo e Estação Central de Belo Horizonte. O ferro, com exceção das duas já citadas, foi utilizado em alguns exemplares como elemento de sustentação e sobre a plataforma de embarque.

É importante compreender que a tipologia é o estudo científico de tipos e elementos que compõem a linguagem arquitetônica. A tipologia aliada a história, ajuda identificar os costumes de uma sociedade, assim como determina o estilo que a obra está inserida. Na arquitetura, referencia-se um tipo de obra, espaço ou parte que compõe o espaço livre, analisando suas variações, escalas e vinculação ao meio urbano, período histórico e abrangência social. São observados os tipos de prédios que não só compreendem os edifícios, mas como ruas, pátios, muros, jardins, entre outros elementos morfológicos. É importante destacar que a arquitetura trabalha a tipologia na escala do edifício ou elemento selecionado. (MOTTA; SCOPEL, 2015)

Para Cardoso e Zamin (2002) as estações estão divididas conforme as "as características arquitetônicas de cada prédio". Foram agrupadas em grupos que possuem elementos semelhantes, tanto formais quanto funcionais. Este estudo irá detalhar as "estações-padrão VFRGS- anos 30 e 40", constituindo uma linha do tempo para melhor compreensão dos elementos que as compõem. É importante salientar que a ordem cronológica das estações estão organizadas de acordo com o ano de inauguração da linha férrea, pois em alguns casos como: Alegrete, Cacequi, Jaguari, São Borja e Dom Pedrito, já existiam estações ferroviárias anteriormente as décadas de 1930 e 1940. As quais passaram por reforma onde foi implementado o projeto da VFRGS.



⁶ Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) é um órgão federal responsável pela regulação e exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária Federal.

Tabela 1 – Linha do Tempo das Estações Ferroviárias Padrão VFRGS Fonte :
Autor

Segundo Cardoso e Zamin (2002) "estes prédios foram inaugurados nas décadas de 30 e 40 pela VFRGS, constituindo um projeto padrão." Foram construídos para substituir estações antigas em diversos pontos do estado. O aspecto formal desses prédios é característico, pois é distinto das outras estações do estado. As coberturas possuem múltiplas águas, com alta inclinação, telhas do tipo francesa, os telhados triangulares possuindo grandes beirais. Os prédios estão distribuídos em dois pavimentos, e inseridos paralelamente à via férrea. Possuem um corpo central com duas ou três janelas e dois corpos laterais com dimensões variáveis. Quase todas possuem terraços descobertos nas duas extremidades. As esquadrias no 2º pavimento são de verga reta, janelas com veneziana. No primeiro pavimento as esquadrias contém arco abatido com bandeira de vidro fixo. (CARDOSO e ZAMIN,2002)

4. CONCLUSÕES

Conclui-se que, a origem das ferrovias nos cenários nacional e regional constitui-se como sinônimo de desenvolvimento econômico e social para as regiões onde as linhas férreas estão inseridas. As estações ferroviárias apresentadas, embora com algumas variáveis, seguem um projeto padrão da VFRGS, que resulta em estações férreas com forte identidade visual nas cidades onde estão inseridas.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia. **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul**. Inventário das Estações: 1874-1959. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

FRANCHI, Diones. A Ferrovia no Rio Grande do Sul. **Memórias do Pampa**, Bagé, 31 jul. 2017. Disponível em: <file:///D:/Documents/Arquitetura%20%C2-%B0%20semestre/TCC1-/Links%20de%20Pesquisa/Mem-%C3%B3rias%20do-%20Pampa_%20A%20ferrovia%20no%20Rio%20Grande%20do%20Sul.html> . Acesso em: 23 abr. 2019.

LAMEIRA, Márlon Martin, **O Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul e os Critérios de Preservação**. 2010, Monografia (Especialização em Arquitetura e Patrimônio Arquitetônico no Brasil), Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

MOTTA, Juliana; SCOPEL, Vanessa , **Aspectos da tipologia na Arquitetura**. [S.I]: uniritter. Disponível em:<https://www.uniritter.edu.br/files/sepesq/arquivos_trabalhos/3612/927/1070-.pdf>. Acesso em: 23 mai. 2019.