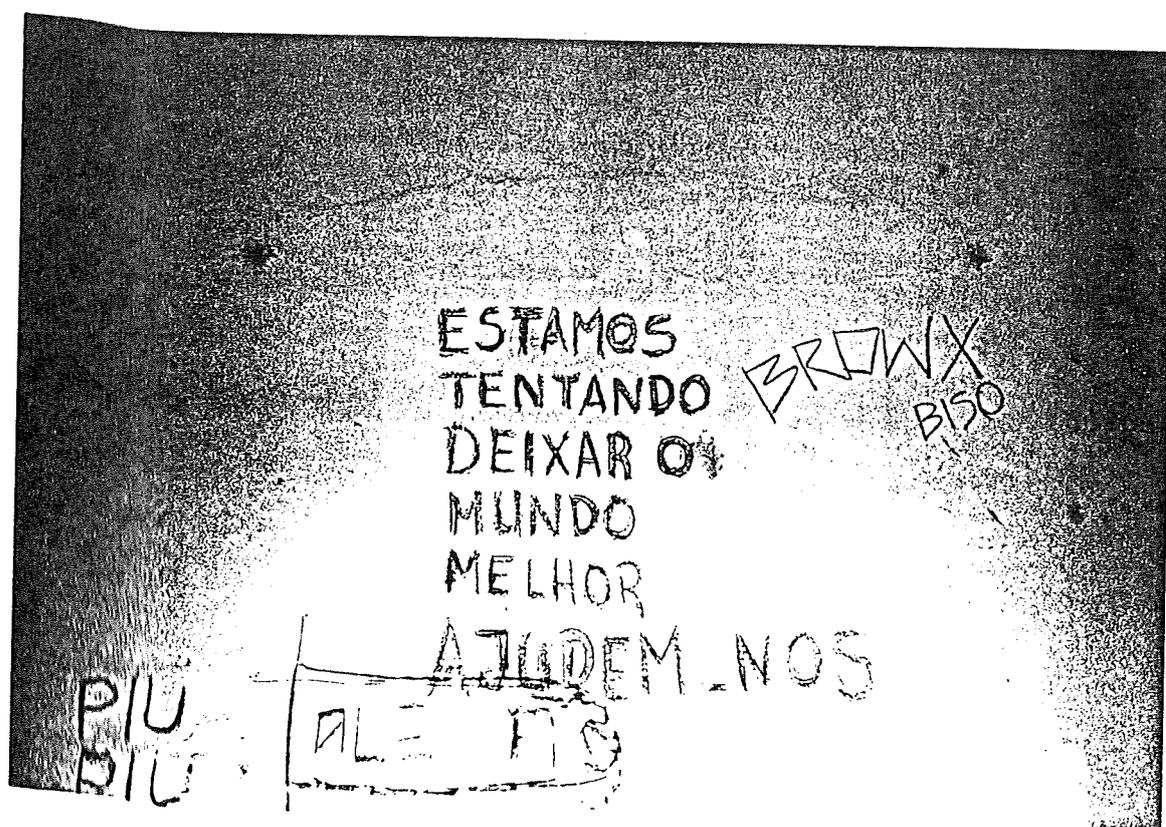


PROCESSO DE TOMBAMENTO  
DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE SANTA MARIA



## *Apresentação*

*O presente documento visa fornecer embasamento, teórico e técnico, para o TOMBAMENTO DEFINITIVO dos imóveis que compõe o conjunto arquitetônico e paisagístico da Estação Férrea de Santa Maria. Para tanto indica a denominação, a qualificação e o endereço dos imóveis indicados para tombamento, apresenta a justificativa básica para tão importante solicitação, descreve os bens patrimoniais, e fornece documentação legal, gráfica e fotográfica o sobre o tema.*

*Arq. Andrey Rosenthal Schlee*

## MANDADO DE NOTIFICAÇÃO 01/99

O Secretário de Município da Cultura, HUMBERTO GABBI ZANATTA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei Municipal nº 4000 de outubro de 1996, que considera parte da **Mancha Ferroviária** “Patrimônio Histórico e Cultural do Município”; e pela Lei Municipal nº 2255 de maio de 1982, que dispõe sobre a proteção do Patrimônio Histórico e Cultural do Município de Santa Maria, NOTIFICA:

OSCAR PASCUAL BIANCHI, Supervisor Regional da Rede Ferroviária, de que foi procedido o TOMBAMENTO PROVISÓRIO dos bens imóveis dos quais é possuidor a qualquer título ou responsável pela guarda, e que compõem a chamada **Mancha Ferroviária**, sito a Estação Central de Passageiros de Santa Maria e seus pavilhões anexos.

Notifica ainda que, tais imóveis desde já, deverão ser conservados e, em nenhuma hipótese poderão ser demolidos, destruídos ou mutilados; pois foram tombados pelos fatos e fundamentos constantes do presente processo (Justificativa) e cuja as descrições constam em anexo (Descrição dos Bens), podendo opor, querendo, impugnação, no prazo de 15 (quinze) dias, contados a partir do recebimento desta notificação, ficando advertido de que não o fazendo, o bem estará definitivamente tombado e integrado ao patrimônio histórico e cultural do Município.

## JUSTIFICATIVA

*“Não importam quais sejam os direitos de propriedade, a destruição de um prédio histórico e monumental não deve ser permitida a esses ignóbeis especuladores, cujo interesse os cega para a honra (...) Há duas coisas num edifício: seu uso e sua beleza. Seu uso pertence ao proprietário, sua beleza a todo o mundo; destruí-lo é, portanto, extrapolar o que é direito” (VICTOR HUGO, 1832)*

A Lei Municipal nº 2255 de maio de 1982, que dispõe sobre a proteção do patrimônio histórico e cultural do município de Santa Maria estabelece em seu Artigo 1º que “constitui o Patrimônio Histórico e Cultural do Município o conjunto de bens móveis e imóveis existentes em seu território e que, por sua vinculação a fatos pretéritos memoráveis e a fatos atuais significativos, ou por seu valor cultural, seja de interesse público conservar e proteger contra a ação destruidora decorrente da atividade humana e do perpassar do tempo”.

Segundo Rodrigo Melo Franco de Andrade — diretor do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional por 31 anos —, “justifica-se a conservação de um sítio urbano quando este constitui criação notável e representativa da vida e da organização social de um povo, em determinada fase de sua evolução” (ANDRADE, 1978, p.81).

Para Ramón Gutierrez — arquiteto e pesquisador da história da arquitetura e do urbanismo na América Latina — “como manifestação histórica, a obra ou conjunto arquitetônico constitui uma documentação histórica excepcional. Ao contrário de outros documentos (literários, gráficos etc.), que só podem transcrever uma informação congelada e precisa (embora suscetível de novas interpretações), a obra de arquitetura acumula de maneira sedimentada a experiência daqueles que a conceberam, a usaram e a transformaram no decorrer do tempo. Assim, constitui um testemunho vital dos modos de vida, usos e valores explícitos e simbólicos da comunidade através dos tempos, permitindo-nos uma leitura abrangente e dinâmica” (GUTIERREZ, 1989, p.55).

Neste sentido, bastaria, para justificar o tombamento dos bens supra citados, rememorarmos os fatos e acontecimentos que marcaram, definitivamente, o crescimento e o progresso da cidade de Santa Maria, principalmente aqueles relacionados com a história da ferrovia. Para tanto, utilizaremos o material produzido por historiadores locais e por alguns viajantes que, estando em Santa Maria, testemunharam o estágio de desenvolvimento da cidade, sempre impulsionada pela ferrovia e pelos ferroviários.

*“A história das ferrovias no Rio Grande do Sul – como de resto a mesma história vivida nas demais unidades do Brasil ou em qualquer parte do mundo – carregou consigo jornadas de aventuras, sacrifícios, glórias e esperanças. Tudo mesclado numa gama de valores que acabaram influenciando fortemente na*

*transformação de uma sociedade que assistiu a passagem do século XIX para o século XX*" (ISAIA, 1983, p.47).

Durante toda a década de sessenta do século XIX a Assembléia Provincial gaúcha debateu sobre a questão fundamental do transporte da produção agrícola (sempre crescente, sobretudo nas regiões de colonização alemã) e da produção pecuária (baseada na criação extensiva, no sul do estado). Como principal alternativa destacava-se o transporte ferroviário. Tal dualidade (norte-sul) gerou o estabelecimento de duas redes ferroviárias distintas construídas praticamente ao mesmo tempo e, uma ao lado da outra. "A do Sul tendo por ponto inicial Rio Grande e a do centro e norte tendo por ponto de partida Porto Alegre" (SINGER, 1974, p.160).

Em 1867 foram aprovados os instrumentos legais que permitiram a contratação da primeira estrada de ferro do Rio Grande do Sul, que ligou Porto Alegre a Novo Hamburgo.

Coube ao empresário e engenheiro escocês John Mac Ginity dirigir os trabalhos de captação de recursos e coordenação da construção da estrada de ferro (1871-1876), através da companhia inglesa Porto Alegre and New Hamburg (Brazilian) Railway Company Limited.

Em 1873, D. Pedro II autorizou a construção das estradas de ferro Porto Alegre a Uruguaiana (1877-1910) e Rio Grande a Cacequi (1878-1900).

Coube aos empreiteiros Cristiano Ottoni, Herculano Pena e Caetano Almeida dar início à construção da Porto Alegre-Uruguaiana. Partindo da margem do Taquari a ferrovia chegou a Cachoeira em 1883, a Santa Maria em 1885 e Cacequi em 1890, a Alegrete em 1907 e a Uruguaiana ainda em 1907. Entre 1909 e 1910 foram inaugurados os trechos Montenegro-Rio dos Sinos e Montenegro-Santo Amaro.

Em Relatório de janeiro de 1884, Joaquim Saldanha Marinho Filho (engenheiro auxiliar da Inspetoria Geral de Terras e Colonização) registrou seu entusiasmo com a chegada da ferrovia à região de Santa Maria, prevendo, inclusive, o futuro progresso do município:

*"...com a abertura ao tráfego da estrada Porto Alegre a Uruguaiana até a cidade de Santa Maria (o que se espera se terá lugar em maio do corrente ano) ficará sendo esta cidade o centro de consumo dos produtos coloniais dessa região (Missões)..."*  
(SALDANHA MARINHO FILHO citado por MARCHIORI, 1997, p. 68).

*"1885 - outubro -Pelo vice-presidente da província, em exercício, dr. Miguel Rodrigues Barcelos, é solenemente inaugurado o trecho Cachoeira-Santa Maria da via férrea Margem do Taquari-Santa Maria, com bailes, banquetes e passeatas"* (BELTRÃO, 1958, p.75).

Durante a Revolução Federalista (1893-1895), os trabalhos de construção do ramal Cacequi-Alegrete estiveram interrompidos. Em 1898, o Governo Federal arrendou a exploração da ferrovia a Afonso Spée, representante da Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer au Brésil. Coube a ela concluir a estrada de ferro Porto Alegre-Uruguaiana e seus inúmeros ramais.

Com a instalação dos escritórios da *Compagnie Auxiliare* em Santa Maria, a cidade recebeu um novo impulso para o seu desenvolvimento e enriquecimento (econômico e cultural).

*“1898 – junho - O governo federal arrenda à Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fèr, organizada por Afonso Spée, a rede ferroviária sul-riograndense. Em consequência convergirão para Santa Maria, sede dos escritórios centrais da rede, um grupo de funcionários de nacionalidade francesa e belga e vários deles radicar-se-ão definitivamente entre nós” (BELTRÃO, 1958, p.103).*

*“Finalmente ao anoitecer alcançamos Santa Maria, a bela cidadezinha, (...) e que é centro importantíssimo de indústrias agrícolas, pastoris e de movimento ferroviário, porque lhe atravessam duas linhas importantes e porque existem oficinas para a reparação de todo o tipo de material ferroviário. Nela reside todo o pessoal superior das estradas de ferro do Rio Grande, a ela afluindo um movimento comercial sempre crescente” (BUCCELLI citado por MARCHIORI, 1997, p.104).*

A estrada de ferro que ligou Rio Grande a Cacequi foi construída, a partir de 1878, pelos empreiteiros Miguel Cunha e James Taylor. Em 1880 a concessão foi transferida à Compagnie Imperiale de Chemin de Fèr du Rio Grande do Sul e em 1883 para a Southern Brazilian Rio Grande do Sul Co.

Em 1889, o governo imperial autorizou a construção de uma grande linha ferroviária interestadual que deveria ligar a região de Itararé (em São Paulo) a Santa Maria. No Rio Grande do Sul, a ferrovia viria a ligar Cruz Alta a **Santa Maria** (1893-1894). “Sucessivas alterações de contrato e transferências de obrigações confiaram a construção do trecho Santa Maria-Cruz Alta à Compagniem de Chemins de Fèr Sud Ouest Brésiliens e o trecho Cruz Alta-Itararé à Companhia União Industrial dos Estados do Brasil (ISAIA, 1983, p. 54).

*“Vimos que o trecho ferroviário Cachoeira-Santa Maria da Boca do Monte foi inaugurado dia 13 de outubro de 1885. Isso significa que Santa Maria ainda não se achava ligada diretamente à capital (...).Com a conclusão da linha-tronco Porto Alegre-Uruguaiana, que ligou o Rio Grande do Sul de leste a oeste, mais a inauguração do trecho Santa Maria-Cruz Alta (1894) e posteriormente da linha-tronco Cacequi-Rio Grande (1900), Santa Maria passou a comandar o tráfego dos trens do Rio Grande do Sul. Não só por sua posição geográfica central e ponto de cruzamento de todas as linhas férreas, como por sediar a Diretoria da Compagnie Auxiliare de Chemins de Fèr au Brèsil, arrendatária da rede riograndense a partir de 1898”. (ISAIA, 1983, p.61).*

Segundo relatou o historiador Romeu Beltrão, em 20 de novembro de 1894 foi:

*“festivamente entregue ao tráfego o trecho S. Maria a Cruz Alta da linha férrea S. Maria-Itararé, hoje S. Paulo-Rio Grande. O primeiro trem partiu as 6.30 da manhã, conduzindo autoridades, o dr. Arthur Buffort, diretor da Compagnie de Chemins de Fèr Sud Quest Brésiliens, o dr. Gustavo Vauthier, chefe da construção, o dr. Henrique Pinheiro, fiscal do governo, o empreiteiro Antônio Alves ramos e convidados. Foram acolhidos calorosamente em Cruz Alta e homenageados com um banquete e baile”* (BELTRÃO, 1958, p. 96).

A construção dos diferentes ramais ferroviários e da estação central — chamada de Estação da Estrada de Ferro de P.A.U. (Porto Alegre-Uruguaiana), permitiu um grande desenvolvimento da cidade de Santa Maria, que passou a ser considerada “importante como estação de trens” e “importante como praça de comércio em franco desenvolvimento” (KOENIGSWALD citado por MARCHIORI, 1997, p. 80).

Em 1899, Catão Coelho e Candido Brinckmann realizaram um significativo inventário das condições urbanas de Santa Maria. Registraram que as ruas principais eram a do Comércio, a Venâncio Aires, a Acampamento e a Av. Progresso (“pouco edificada, com uma rampa forte da estação da Estrada de Ferro para a Praça Saldanha Marinho”). Os principais edifícios eram o da Estação, o do Teatro 13 de Maio, o do Templo Maçônico, o do Templo Gótico Evangélico, o do Clube Caixeiral e o da Intendência Municipal. Santa Maria possuía: “33 ruas, 7 praças, 2 logradouros públicos, 5 fontes públicas, 1 hipódromo, 1 tiro ao avo, uma olaria a vapor, uma fábrica de café, 4 fábricas de cerveja, 2 fábricas de sabão, 1 de gasosa, 2 de licores, diversas de vinho, diversas cocheiras de carros de praça, duas tipografias, 6 hotéis, 1 fábrica de charutos, 2 de carros (...)1 matadouro público e 3 cafés” (CATÃO, 1898, p.32).

*“Guardando as proporções, pode-se afirmar que o período 1885-1905 foi o que apresentou a maior desenvolvimento de Santa Maria em toda a sua história. Senão, vejamos o que aconteceu naqueles vinte anos, quando a população urbana saltou de 3000 habitantes, para 15.000 em 1905. O número de prédios, no mesmo espaço de tempo, subiu de 400 para 1500”* (ISAIA, 1983, p.61).

#### Cronologia I: 1885-1905

- 1885 - chegam os primeiros trilhos para a estrada de ferro Porto Alegre-Santa Maria (setembro). RB
- 1885 – provável inauguração da Estação Férrea
- 1885 – Miguel Rodrigues Barcellos inaugurou o trecho Cachoeira-Santa Maria (outubro).
- 1886 – fundado o Clube Caixeiral
- 1887 – inaugurado o Teatro 13 de Maio
- 1889 – “chega a Santa Maria a comissão de engenheiros encarregados do traçado da via férrea São Paulo-Rio Grande, então denominada Santa Maria-Itararé” (maio). RB

- 1890 – início das obras da via férrea São Paulo-Rio Grande (novembro). RB  
1890 – inaugurado o trecho ferroviário Santa Maria-Cacequi, da estrada de ferro Porto Alegre-Uruguaiana (dezembro). RB  
1892 – Assis Brasil inaugurou os trabalhos da estrada de ferro Santa Maria-Cruz Alta, trecho da São Paulo-Rio Grande (janeiro). RB  
1894 – inaugurado o trecho Santa Maria-Cruz Alta.  
1897 – fundada a Praça do Comércio  
1898 – “encampação da rede ferroviária rio-grandense pela Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fèr au Brésil, sediada em Bruxelas, na Bégica. Diversas famílias belgas e francesas passam a residir em Santa Maria, pois os escritórios centrais da Auxiliaire foram aqui instalados” I

*“A breve história de Santa Maria no século XX não pode ser escrita sem referências a Viação Férrea que já na primeira década do século, transformou nossa cidade em centro ferroviário. A defesa dessa forma de transporte, por sua vez, construiu a história do movimento sindical local. Quem não ouviu falar das greves dos ferroviários de 1917 e 1919 ou das dos anos 50 e 60?*

*Estado autoritário da República Velha, no início do século, ao colocar-se como um promotor da acumulação, fortalecia o capital privado. Assim, a empresa belga Cia Auxiliare de Chemins de Fèr au Brésil, nos dois primeiros decênios do 1900, monopolizou um empreendimento seguro e altamente lucrativo, ao mesmo tempo que contribuía para a elevação da produtividade econômica da região central do estado. Seu escritório encontrava-se em Santa Maria”* (KONRAD, 1998).

A partir de 1906, a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fèr au Brésil*, concessionária dos serviços ferroviários no estado do Rio Grande do Sul, mandou construir um conjunto habitacional para os seus empregados e funcionários mais graduados. Uma vez inaugurada, toda a área edificada, passou a ser denominada Vila Belga, “tanto em função da origem dos capitais presentes na constituição da empresa, quanto de seus primeiros moradores” (PESAVENTO, 1988, p.83).

Todo o conjunto foi projetado pelo engenheiro belga Gustave Vauthier e, com o passar dos anos, ampliado com a construção do Clube dos Funcionários, do prédio sede da Cooperativa, dos armazéns, da padaria, das escolas etc.

Em 1913 foi fundada o “Syndicato Cooperativista dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul” e, através dos ideais do cooperativismo, os ferroviários santamarienses tornaram-se fortes. Edgard Paternot, Luiz W. Barbosa e Carlos Domingos Grivicich formaram a primeira diretoria, cujo objetivo, em 1916, era:

*“manter armazéns para fornecimento aos associados por preços razoáveis de todos os gêneros de uso e consumo pessoal e doméstico.*

*aplicar o seu patrimônio, lucros e rendimentos, em benefício exclusivo, geral e proporcionado, direta e indiretamente, dos seus associados, podendo:*

*\* instituir pecúlios pagáveis em dinheiro, nos casos de invalidez ou falecimento dos associados;*

*\* fundar, manter e auxiliar instituições escolares de artes e ofícios;*

*\* estabelecer hospitais, farmácias e caixa de empréstimos”*

(Conforme Ata da instalação definitiva da Cooperativa).

Como visto, a história da ferrovia, da Vila Belga e da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (CEVFRGS) confunde-se com a própria história da cidade de Santa Maria.

As transformações urbanas causadas pela instalação da ferrovia; a construção dos armazéns, a inauguração da farmácia (1917), do açougue (1920), da lenheira, da tipografia, da marcenaria, da alfaiataria, da indústria de torrefação e moagem de café, da estofaria, da fábrica de confecções, da fábrica de sabão, da Padaria Modelo (1962), a fábrica de bolachas e massas (1962) e, principalmente, da construção da Escola Artes e Ofícios (1918-1921), posteriormente transformada em Escola Industrial Hugo Taylor (1943); da Escola Santa Terezinha - Escola Complementar Feminina (1927-1930), atualmente Colégio Estadual Manoel Ribas; e da Casa de Saúde (1931-1933).

Ou seja, não há como falar de Santa Maria sem citar as realizações da Rede Ferroviária ou da CEVFRGS.

*Aqui reside a importância histórica dos prédios a serem preservados, pois não há fato pretérito mais memorável do que a própria evolução de uma cidade; nada se relaciona tanto com a vida e a paisagem da cidade do que os prédios que testemunham sua própria vida, que falam até da vida do que neles moraram, trabalharam, estudaram e morreram...*

#### Cronologia II: 1906-1919

1906 – “a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer, proprietária da rede ferroviária sul-rio-grandense, iniciou a construção de uma vila residencial que, em virtude da nacionalidade dos principais elementos da companhia, ficou conhecida por Vila Belga” (setembro). RB

1908 – foi declarada a primeira greve geral dos operários da estrada de ferro (janeiro). RB

1908 – a Av. Progresso passou a se chamar Av. Rio Branco (outubro). RB

1908 – foi fundada a Sociedade Amparo Mútuo dos Empregados da Viação Férrea do rio Grande do Sul (outubro). RB

1911 – “sangrento conflito entre a polícia e ferroviários, com mortes e feridos, põe em agitação a zona ferroviária” (julho). RB

1912 – iniciaram os trabalhos de prolongamento e alargamento da Av. Rio Branco (dezembro). RB

- 1913 – foi fundada o “Syndicato Cooperativista dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, mais tarde chamado de Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea (outubro).
- 1916 – instalação definitiva da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea – CEVFRGS (abril).
- 1917 – inaugurada a primeira farmácia da CEVFRGS
- 1917 – greve dos ferroviários (julho a outubro)
- 1918 – foi lançada a pedra fundamental da Escola Profissional da CEVFRGS – Escola de Artes e Ofícios/Hugo Taylor (maio). RB
- 1919 – inaugurado o trecho ferroviário de Dilermando de Aguiar a Jaguarí (maio). RB
- 1919 – um incêndio criminoso destruiu todo o Almoxarifado, o Escritório da Via Permanente e a Agência de compras da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer (abril). RB

*“No desenrolar da década de 1910, o governo estadual começou a mudar de posição, intervindo nos setores do serviço público concedidos às grandes companhias estrangeiras. No caso do transporte ferroviário, em 1920, o governo de Borges de Medeiros encampou a Cia Auxiliare, criando a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Controlavam-se, dessa forma, os interesses do capital estrangeiro no setor que, historicamente, só haviam buscado rentabilidade para o monopólio, trazendo precariedade para a qualidade dos serviços. Tal atitude contribuiu para a redução dos custos de transporte dos produtos agropecuários e para a redução dos preços finais ao consumidor, além de possibilitar a ampliação do transporte de passageiros. O transporte ferroviário possibilitava, nesse sentido, a consolidação das forças capitalistas de produção e de acumulação, além de promover o desenvolvimento de núcleos urbanos como os de Santa Maria, Cacequi, Júlio de Castilhos, Cruz Alta, Santa Cruz...” (KONRAD, 1998).*

#### Cronologia III: 1920-1930

- 1920 – a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fèr au Brésil foi encampada pelo governo federal e logo arrendada ao Estado, tomando a denominação de Viação Férrea do Rio Grande do Sul (junho). RB
- 1921 – os funcionários das caldeiras das oficinas entraram em greve (janeiro). RB
- 1921 – “cessa a greve dos ferroviários e são reabertas as oficinas. Os cabeças são demitidos e fica proibida a admissão de operários associados da União Geral dos trabalhadores, por ser foco de greves, desordens e perturbações da vida operária” (fevereiro). RB
- 1921 – foram transferidos para Porto Alegre os escritórios da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (setembro). RB
- 1921 – foi inaugurado a Escola de Artes e Ofícios (maio).
- 1921 – foi criada a seção feminina da Escola Artes e Ofícios, que passou a funcionar junto à Vila Belga

- 1923 – morreu, no Paraná, o engenheiro Gustavo Vauthier (abril). RB  
 1923 – a estação foi alvo de um incêndio criminoso (maio)  
 1923 – um incêndio destruiu grande parte das oficinas da Viação Férrea (setembro). RB  
 1924 – um incêndio destruiu parte da Associação dos Empregados da Viação Férrea (dezembro). RB  
 1924 – a seção feminina da Escola Artes e Ofícios passou a funcionar em novo endereço, onde, a partir de 1927, seria construído o atual Colégio Manoel Ribas  
 1925 – inaugurado as Oficinas Industriais da Escola de Artes e Ofícios (setembro). RB  
 1927 – início da construção da Escola Santa Terezinha – Escola Complementar Feminina, atualmente Colégio Estadual Manoel Ribas.

*“Em 1959, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul transformou-se na RFFSA. O que significou um novo marco de desenvolvimento sócio-econômico em Santa Maria e região. Paralelamente a isso, começou-se a implantar no Brasil uma política de favorecimento do transporte rodoviário...” (KONRAD, 1998).*

1959 – a Viação Férrea foi incorporada à Rede Ferroviária Federal - RFFSA

Durante a década de 90, o governo federal desenvolveu um grande e traumático programa de privatizações. No caso, de arrendamento das principais malhas ferroviárias do país. Em 27 de fevereiro de 1997 os 3180 Km de linhas então controlados pela VFRGS passaram — por um prazo de trinta anos — para as mãos da Empresa Ferroviária Sul Atlântico. Empresa preocupada apenas em “administrar” as linhas ferroviárias lucrativas e que declinou da responsabilidade de manter e preservar o patrimônio edificado da rede. As estações não utilizadas passaram a ser abandonadas, depredadas e, até, incendiadas (caso das estações de Pelotas e de Santa Maria). Isso demonstra que além de um custo social, o processo de privatização pode gerar um custo cultural altíssimo.

*“Santa Maria, com a privatização da RFFSA, perdeu parte de sua história construída no decorrer deste século. Lobos com pele de cordeiro só esperaram a hora das sobras para consolidar a destruição do patrimônio público em favor dos interesses privados de poucos. É triste ver a gare da antiga estação sem a presença da vida, apenas sendo observada pelas estrelas” (KONRAD, 1998).*

Cronologia IV – 1988-1999

- 1988 – a Lei Municipal 2983/88 considerou a **Vila Belga** patrimônio histórico e cultural do município de Santa Maria (junho);  
 1996 – a Lei Municipal 4009/96 considerou parte da **Mancha Ferroviária** patrimônio histórico e cultural do município de Santa Maria (outubro);  
 1996 – A RFFSA foi leiloada pelo Governo Federal, sendo adquirida pelo grupo Sul-Atlântico  
 1996 – a Secretaria do Município da Cultura de Santa Maria realizou o tombamento provisório da **Vila Belga** (julho);

1997 – o Decreto Executivo 161/97 declarou o tombamento definitivo da **Vila Belga** (agosto)

1999 – um incêndio destruiu parte da Estação de Santa Maria.

Resta-nos, ainda, comprovar o valor monumental dos bens.

Em 1964 historiadores, arquitetos e restauradores, reuniram-se em um Congresso Internacional na cidade de Veneza e aprovaram o documento, até hoje, utilizado como baliza para qualquer intervenção em bens culturais. A chamada “Carta de Veneza” (Carta Internacional sobre Conservação e Restauração dos Monumentos) definiu no seu Artigo 1º que:

*“A noção de monumento compreende não só a criação arquitetônica isolada, mas também a moldura em que ela é inserida. O monumento é inseparável do meio onde se encontra situado e, bem assim, da história da qual é testemunha. Reconhece-se, conseqüentemente, um valor monumental tanto aos grandes conjuntos arquitetônicos, quanto às obras modestas que adquiriram, no decorrer do tempo, significação cultural e humana”*

Dito isso, não nos parece mais discutível a importância da Estação Férrea de Santa Maria (como já aconteceu no caso da Vila Belga), também, enquanto monumento arquitetônico.

Primeiro, por sua configuração urbana e inserção na malha viária da cidade (ver mapas em anexo). Segundo, por constituir signo de inteligibilidade, dirigibilidade e imaginabilidade do meio urbano. Terceiro, por fazer parte de um conjunto maior de prédios, que formam a chamada *mancha ferroviária de Santa Maria*, que engloba a Vila Belga (já tombada a nível municipal), as construções de apoio, as oficinas, o largo da estação, a sede da Cooperativa, o Clube dos Ferroviários e a própria Estação; e que estende-se até as escolas Manoel Ribas e Hugo Taylor. Quarto, pelo resultado arquitetônico do conjunto.

Esses fatos, afirmações e ponderações nos impelem a cadastrar todos os prédios que formam a Estação Férrea de Santa Maria enquanto grupo, ou seja, monumento; bem como a propor o seu tombamento enquanto conjunto integrado ao sítio de implantação.

Temos certeza de que, através do tombamento dos imóveis constituintes da Estação Férrea de Santa Maria estaremos dando um primeiro passo para a sua efetiva preservação, respeitando e (re)valorizando a sua importância histórica, arquitetônica, paisagística e cultural de toda a ordem.

## DESCRIÇÃO

Trata-se de um complexo de bens formado a partir de ampliações sucessivas e de construções anexas (que chamaremos de “pavilhões”), configurando um conjunto arquitetônico que pode ser dividido em seis módulos.

MÓDULO	DENOMINAÇÃO	ÁREA ÚTIL
1	Estação de passageiros	252 m <sup>2</sup>
2	Pavilhão 1	208 m <sup>2</sup>
3	Pavilhão 2	421 m <sup>2</sup>
4	Pavilhão 3	331 m <sup>2</sup>
5	Pavilhão 4	259 m <sup>2</sup>
6	Plataforma coberta	----

O conjunto reproduz, através do arranjo das suas construções, uma tipologia comum nas estações ferroviárias do sul do Brasil, e que apresenta um desenvolvimento em fita marcado pela forte horizontalidade. Um prédio, geralmente de dois pavimentos, onde funcionavam os escritórios e a venda de passagens, complementado por edifícios laterais de grande comprimento e apenas um pavimento, e que abrigavam as demais funções (armazéns, restaurante, sanitários etc.).

O conjunto de Santa Maria não foge à regra. É constituído de um sobrado (estação de passageiros propriamente dita), ladeado por quatro pavilhões edificadas em diferentes momentos e que, ao longo dos anos, foram ocupados e utilizados das mais diferentes maneiras.

Enquanto os pavilhões apresentam grande simplicidade formal e decorativa, a estação de passageiros é mais elaborada e requintada. O conjunto reproduz o que Dora Alcântara (citada por FONSECA, 1997, p.224) chamou de “estética industrial”, presente em bens como pontes, mercados, fábricas, caixas d’água, faróis, estações férreas etc. Programas que exigiam dos arquitetos e engenheiros uma postura diferenciada frente ao projeto, e uma grande preocupação com a funcionalidade e otimização dos espaços construídos. Assim temos, em muitas obras, a adoção de novos princípios – propostos pela era industrial – convivendo com uma maneira de fazer arquitetura ainda identificada com a tradição colonial. Paulo Santos “via nesse estilo (o ecletismo) um documento da evolução da arquitetura e a expressão de seu tempo, final do século XIX e início do século XX – tempo de confronto entre a sociedade pré-industrial, carregada de tradições, e a sociedade industrial nascente, que buscava novas formas de expressão estética, formas que só surgiriam, no Brasil, a partir dos anos vinte...” (citado por FONSECA, 1997, p.220).

A estação de passageiros de Santa Maria é fruto de um projeto-padrão (modelo), desenvolvido pela própria companhia responsável pela construção da ferrovia. Tudo indica que o modelo variava segundo cada estrada de ferro. Algumas das principais estações da estrada de ferro Porto Alegre-Uruguaiana correspondem ao modelo de Santa Maria (Cachoeira, por exemplo). Já as principais estações da estrada Rio Grande-Cacequi, correspondem a um outro projeto-padrão:

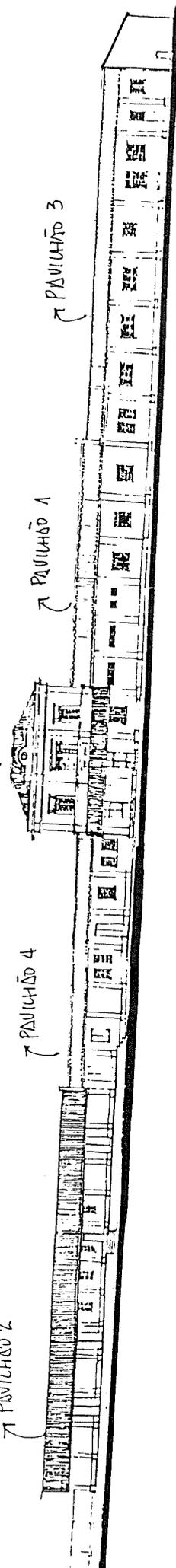
ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS

PAVILHÃO 2

PAVILHÃO 4

PAVILHÃO 1

PAVILHÃO 3



FACHADA SUL

*“Com a implantação da linha ferroviária Rio Grande-Pelotas-Bagé (tripé porto-charque-gado), em 1884, os três municípios passaram a contar com belas e amplas estações. O edifício seguia um modelo previamente estabelecido, de maneira que Rio Grande e Pelotas receberam estações iguais, enquanto Bagé foi contemplada com outra, semelhante, mas menor” (SCHLEE, 1998, p.96).*

O projeto original adotado em Santa Maria apresentava uma construção assobradada, com cobertura em quatro águas de telhas de barro, e fachadas principais idênticas (uma voltada para o largo e outra para a plataforma). Um sistema rígido de composição (marcado pelo uso de pilastras e cimalkas), dividiu vertical e horizontalmente cada fachada principal, de maneira que resultaram divididas em seis módulos. Os dois centrais, cortados pelo eixo de simetria, receberam uma porta (no térreo) e uma janela dupla (no segundo pavimento). Os quatro módulos laterais receberam, cada um, uma janela (em arco abatido no térreo e com verga reta no segundo pavimento). Coroando toda a composição, ainda sobre o eixo de simetria, um frontão bastante característico.

A fachada lateral apresentava apenas dois módulos (inferior e superior), com duas janelas em cada um. A partir da construção do pavilhão 4 (década de 20), tal fachada foi escondida e suas aberturas emparedadas.

O prédio funcionava como uma espécie de pórtico através do qual as pessoas chegavam ou partiam (não é sem razão que as estações eram consideradas “portas” das cidades).

Um primeiro dado que devemos considerar é a ausência de fonte primária (conhecida até o momento) que possa confirmar (com precisão) a data de inauguração dos prédios que compõem o conjunto da estação ferroviária de Santa Maria.

Romeu Beltrão em sua “Cronologia Histórica” nada registra sobre o assunto. Confirma apenas que em 1885 foi inaugurada a linha férrea Cachoeira-Santa Maria. A relação de decretos, portarias e avisos referentes à construção da estrada de ferro de Porto Alegre a Uruguaiana nada esclarece (embora trate das estações de Porto Alegre, Bagé e Cacequi)

Segundo informações registradas por Henry Lange (inspetor da seção de mapas do Departamento de Estatística de Berlim) em seu livro “*Sudbrasilien...*” (publicado pela primeira vez em 1885), quando esteve visitando Santa Maria, a “estrada de ferro de Porto Alegre para Uruguaiana” estava construindo uma estação principal na cidade.

Já o militar Henrique Martins, no livro “*Geografia do Estado do Rio Grande do Sul*” (editado em 1898), afirmou que Santa Maria possuía 4000 habitantes e era uma próspera e florescente cidade com uma estação da estrada de ferro.

Ou seja, considerando como confiáveis as fontes citadas, é possível afirmar que em 1885, quando da inauguração da linha Cachoeira-Santa Maria e da publicação do livro de Henri Lange, o prédio da estação de Santa Maria já estava concluído ou no máximo sendo finalizado. A título de comparação é importante salientar que o prédio da estação de Cachoeira do Sul foi inaugurado em 1883 (SCHUN, 1997, 17). e o de Bagé em 1884 (LEMIESZEK, 1997, p.18).

Cronologia V: 1900-1911
-------------------------

- 1900 – autorizada a construção de uma galeria para a reparação de vagões em Santa Maria
- 1900 – autorizada a abertura de um bueiro junto a esplanada das oficinas de Santa Maria
- 1906 – autorizada a construção das oficinas
- 1907 – autorizada a construção de uma estação perto da sede da Colônia Philippon
- 1907 – autorizada a construção de mais um poço e de uma galeria filtrante, subterrânea
- 1907 – autorizada a aquisição de terreno para a edificação das grandes oficinas de construção e reparação
- 1907 – autorizada a instalação de uma caixa d'água de 100m<sup>3</sup> e uma bomba a vapor na estação de Santa Maria
- 1908 – autorizada a modificação no projeto do depósito de locomotivas de Santa Maria
- 1908 – autorizada a aquisição das máquinas-ferramentas a serem instaladas nas oficinas
- 1908 – autorizada a construção de um galpão destinado ao reparo de carros
- 1908 – autorizada a construção de um açude junto à estação de Santa Maria
- 1908 – autorizado o aumento do edifício das oficinas
- 1908 – autorizado o aumento da esplanada de Santa Maria
- 1908 – autorizada a construção de um edifício para a fundição de ferro e bronze junto às oficinas de Santa Maria
- 1909 – autorizada a elaboração de orçamento do calçamento do pátio da estação de Santa Maria
- 1911 – autorizada a construção da “coberta” da estação de Santa Maria
- 1911 – autorizada a modificação das oficinas de Santa Maria
- 1911 – autorizada a execução de obras de ampliação da estação de Pinhal.

Segundo fotografia de autoria de Venâncio Schleininger datada de 1914, é possível a identificação da estação de passageiros em seu aspecto original e de um primeiro anexo, o **pavilhão 1**, construído ao lado direito do sobrado. A estação apresentava uma pequena marquise decorada com lambrequins. Sobre este elemento, e na fachada lateral esquerda, a inscrição “S. MARIA”. Junto ao pavilhão havia uma pequena construção onde, atualmente, estão localizados os banheiros. Uma cerca de madeira era utilizada como elemento de separação entre o largo da estação e a plataforma de embarque.

O pavilhão apresentava, planta retangular e cobertura em duas águas de telhas de barro. As fachadas eram divididas por pilastras em seis módulos, cada um com uma abertura.

Em fotografia de 1918, tomada do início do largo da estação (cruzamento com a atual Av. Rio Branco), é possível a identificação do **pavilhão 2**. Edificação com longos beirais, construída distante e à esquerda do sobrado.

Já em 1920 o conjunto apresentava significativas modificações. O sobrado da estação de passageiros, o pavilhão 1, o pavilhão 2 (isolado), e o **pavilhão 3** (colado ao de número 1, mas com cobertura apresentando ponto mais baixo). Protegendo a plataforma de embarques, e unindo o sobrado e os anexos 1 e 3, foi construída uma longa cobertura “marquise”).

No final da década de 20, o conjunto da estação apresentava sua configuração atual, com a construção do **pavilhão 4**, edificado entre o sobrado e o anexo 2. A marquise da plataforma de embarque une, desta vez, todas as cinco edificações. Ocupou o espaço existente entre as construções citadas e acabou reforçando a horizontalidade do conjunto.

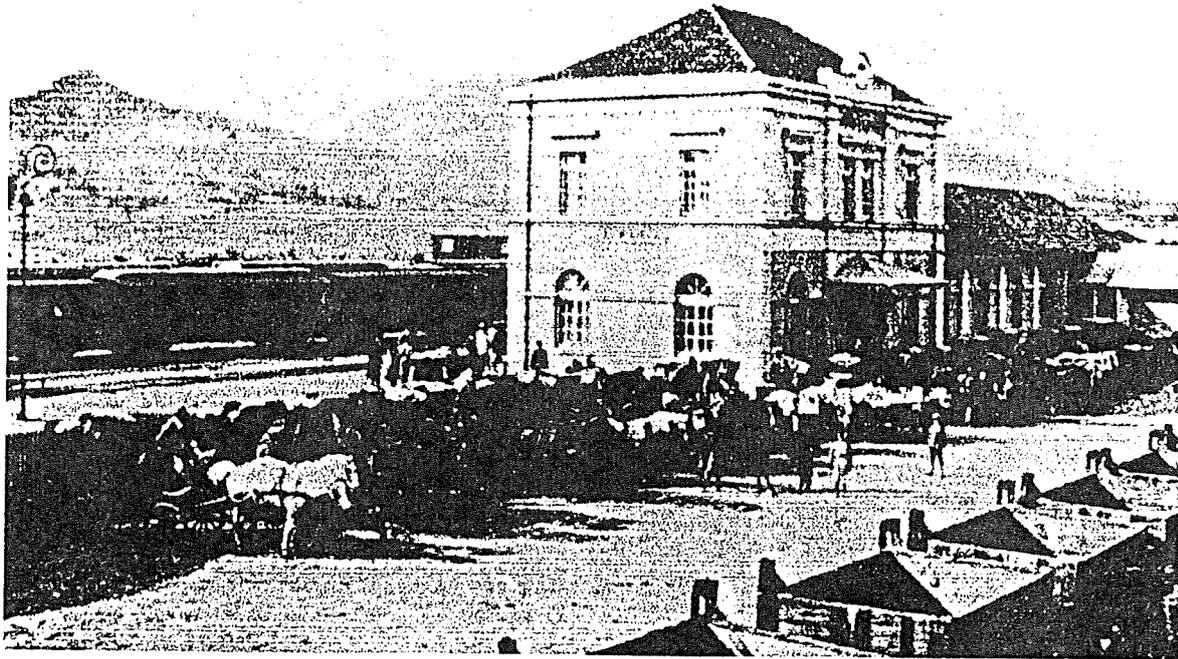
A última construção do conjunto da estação de Santa Maria é a chamada **plataforma coberta**. Espaço igualmente horizontalizado, apenas protegido por uma cobertura apoiada em barrotes de ferro. Na sua parte central, ladeada por duas amplas calçadas, desenvolve-se um ramal ferroviário. Tal solução permitia que o trem e os passageiros ficassem totalmente cobertos.

*“O ferro faz-se presente na construção da totalidade das novas estações ferroviárias. Sua utilização era necessária na coberta que abrigava a chegada dos trens, posto que necessitava de grandes vãos... No entanto, os edifícios que se destinavam à administração e outros serviços necessários aos passageiros, tais como bilheterias, restaurantes, guarda-volumes etc., pareciam não fazer parte da mesma construção, tal a disposição formal existente entre as partes... Tudo se passa como se a coberta para os trens fosse um simples abrigo, ao qual se poderia incorporar todos os avanços tecnológicos contemporâneos. Contudo, o edifício em alvenaria teria de se caracterizar pelo gosto do cidadão, ainda preso aos preconceitos estabelecidos para a arquitetura... As estações ferroviárias eram de fato templos da nova tecnologia e seus espaços se multiplicavam pela criação de serviços, utilizados por indivíduos de todos os níveis sociais” (SILVA, 1986, p.34 e 35).*

As informações particulares de cada imóvel constam das fichas cadastrais (em anexo), utilizadas para listar, identificar e classificar os bens.

Arq. Andrey Rosenthal Schlee  
Santa Maria, abril de 1999.

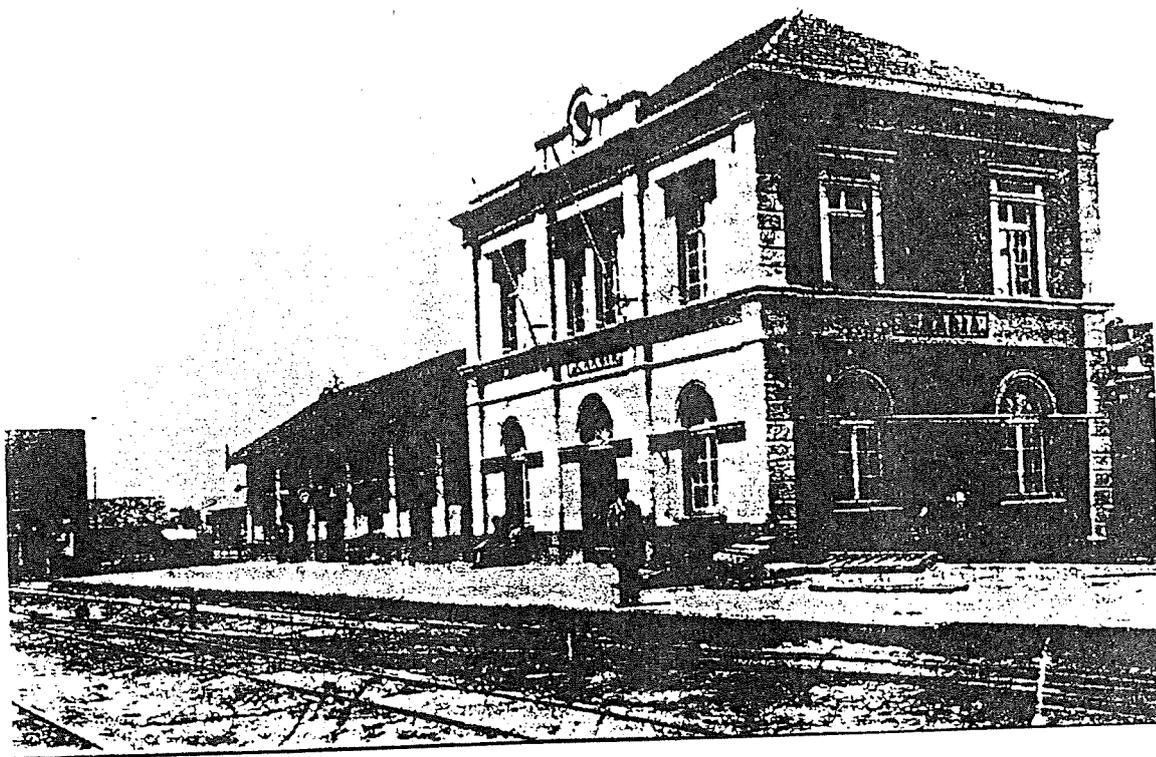
O conjunto em 1914 (I)



Segundo fotografia de autoria de Venâncio Schleininger, é possível a identificação da estação de passageiros em seu aspecto original e de um primeiro anexo, o **pavilhão 1**, construído ao lado direito do sobrado. A estação apresentava uma pequena marquise decorada com lambrequins. Sobre este elemento, e na fachada lateral esquerda, o nome “S. MARIA”. Uma cerca de madeira era utilizada como elemento de separação entre o largo da estação e a plataforma de embarque. Junto ao pavilhão havia uma pequena construção onde, atualmente, estão localizados os banheiros.

Fonte: *Revista Comemorativa do Primeiro Centenário de Santa Maria (1814-1914)*.

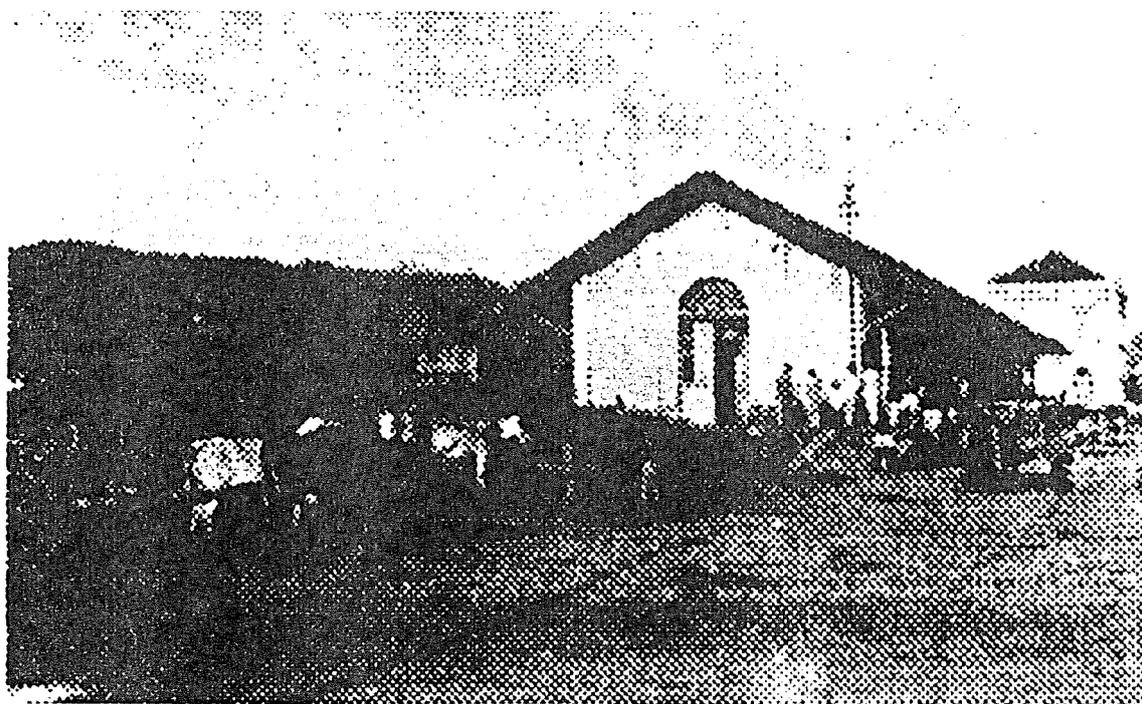
O conjunto em 1914 (II)



Documento iconográfico importante, já que registra a estação a partir do pátio de manobras (fachada norte). No começo da década de 20, a VFRGS construiu a plataforma coberta que existe atualmente e, mais tarde, o **pavilhão 3**. O relógio e o sino que aparecem junto ao pavilhão 1 são os que existiram até 1998. Autor desconhecido.

Fonte: *Santa Maria: livro guia geral* – 1983.

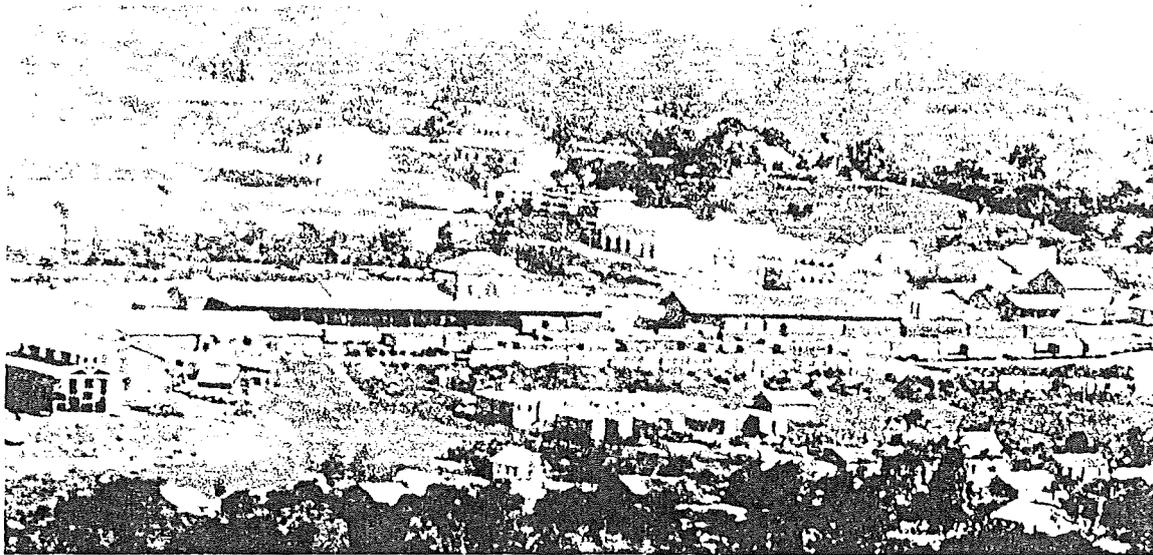
O conjunto em 1918



Segundo fotografia de autor desconhecido, tomada do início do largo da estação (cruzamento com a atual Av. Rio Branco), é possível a identificação do pavilhão 2, edificação com longos beirais, construída distante e à esquerda do sobrado.

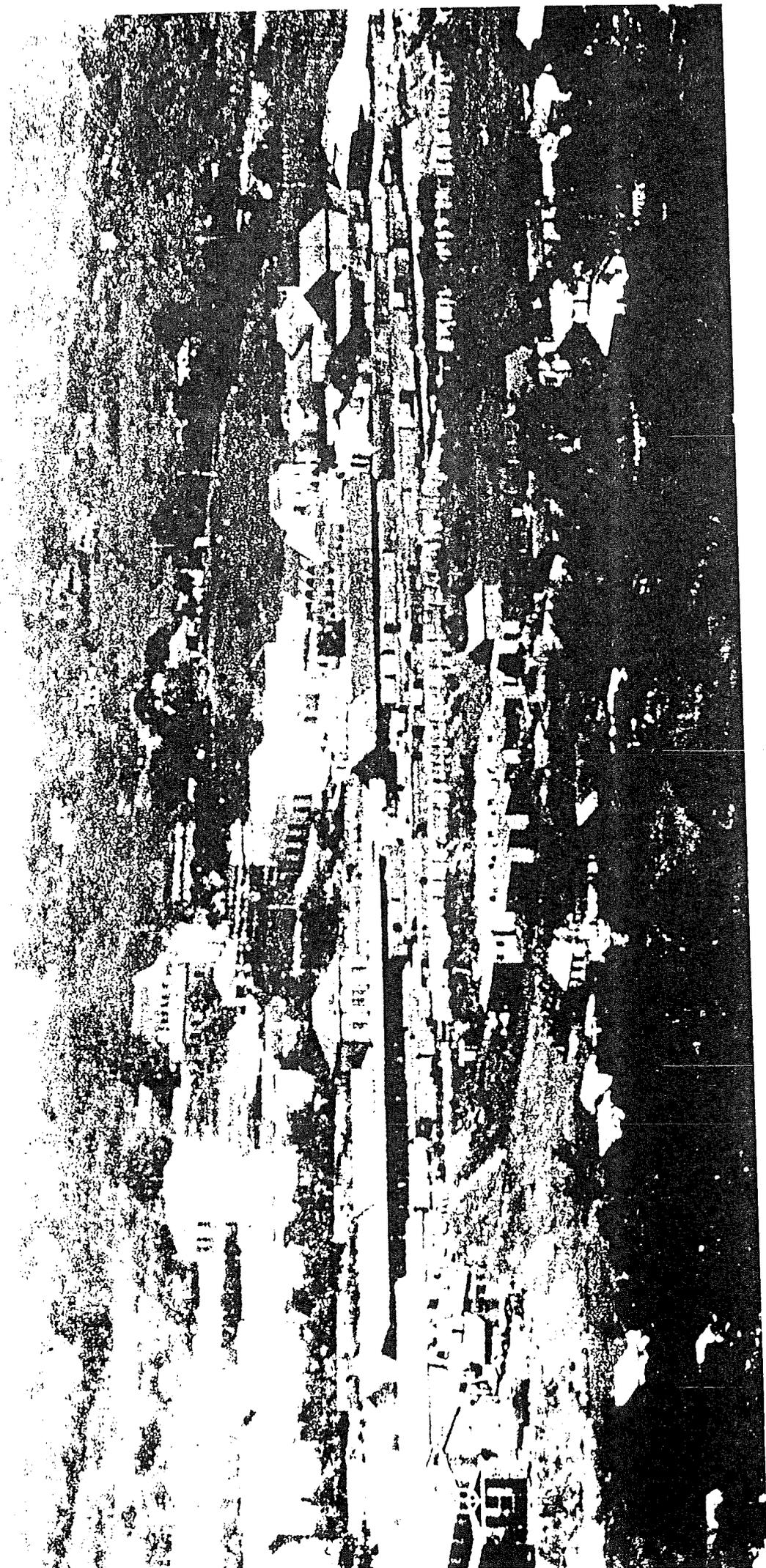
Fonte: *Guia do Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria*

## O Conjunto em 1920

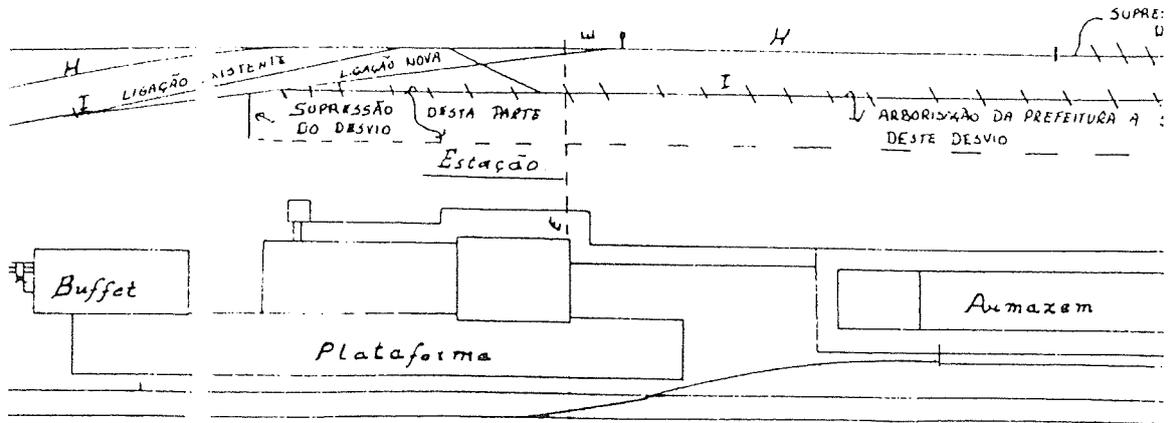


Segundo foto panorâmica, de autor desconhecido, tomada do atual bairro Itararé, o conjunto apresenta significativas modificações. Temos o sobrado, o pavilhão 1 (lado esquerdo do fotógrafo), o pavilhão 2 (lado direito e afastado do sobrado), e o **pavilhão 3** (colado ao de número 1, mas com cobertura apresentando ponto mais baixo). Protegendo a plataforma de embarques, e unindo o sobrado e os anexos 1 e 3, temos uma longa cobertura (“marquise”).

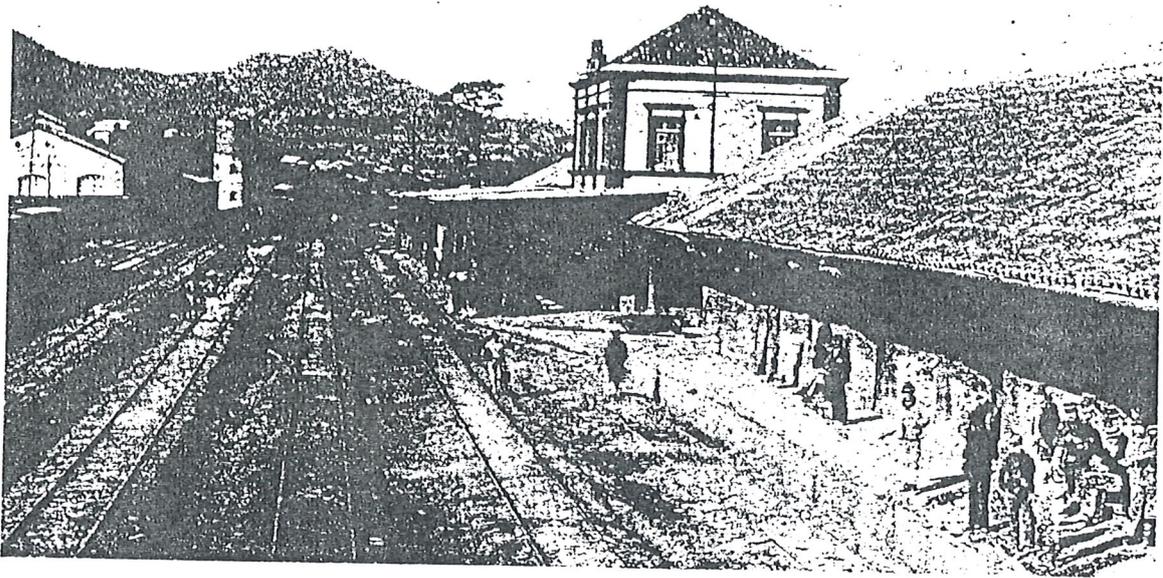
Fonte: *Acervo da SUCV*



Detalhe da "Planta das propriedades da VFRGS em Santa Maria - 27/08/ 1920

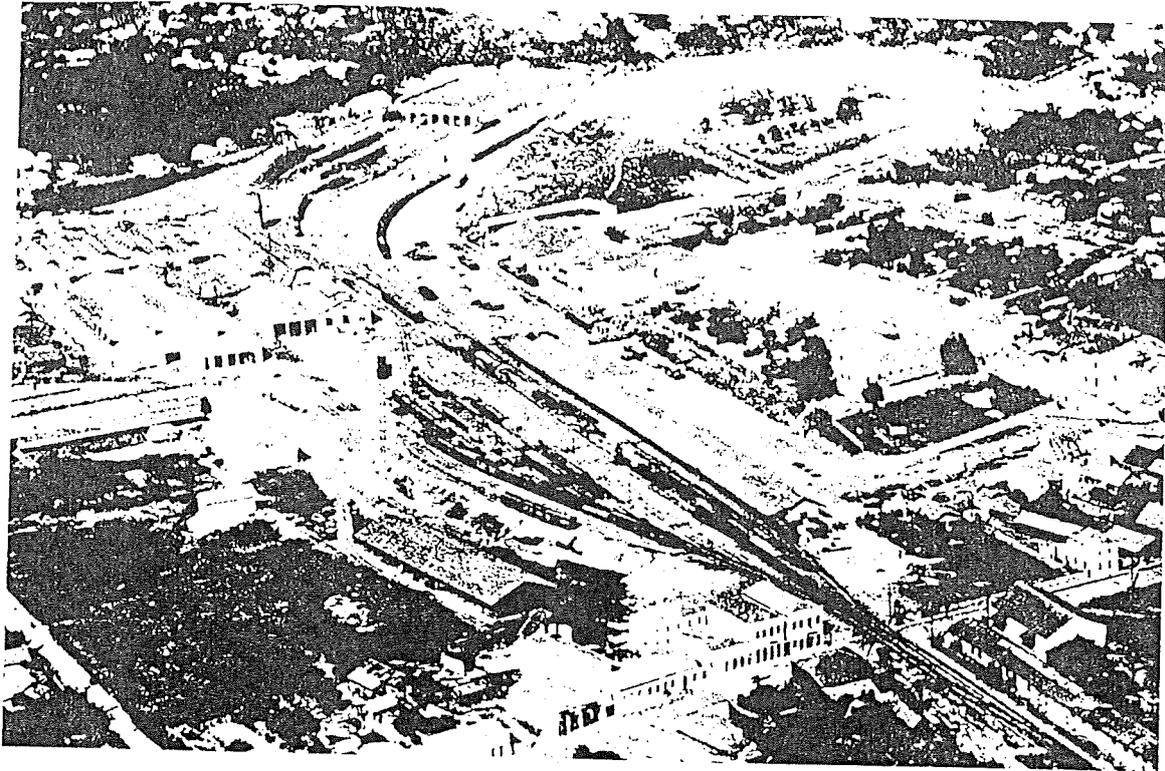


O conjunto na década de 20



Fonte: *O Rio Grande do Sul: completo estudo sobre o estado*

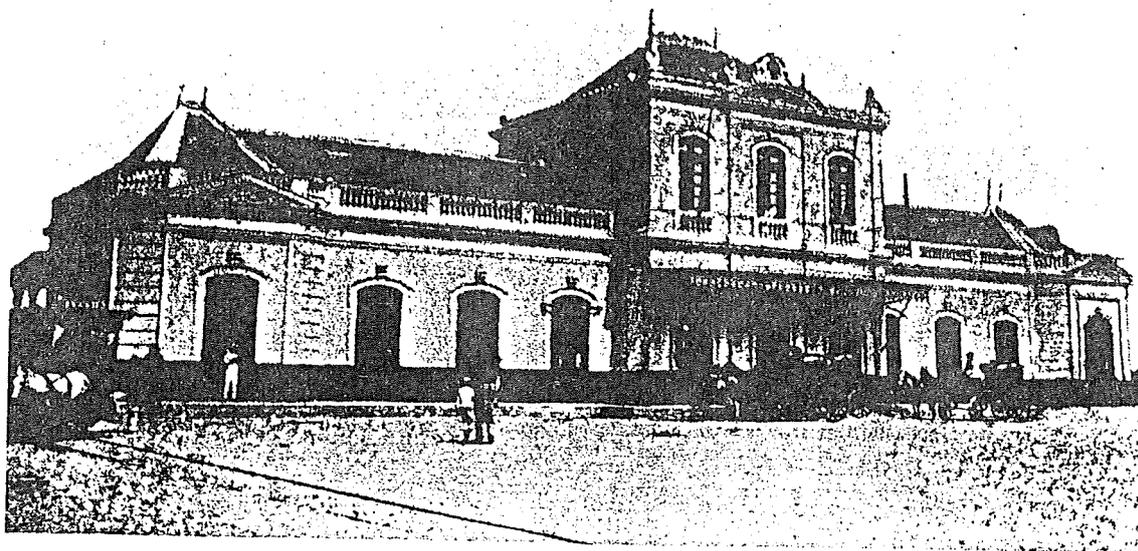
O conjunto na década de 20 (II)



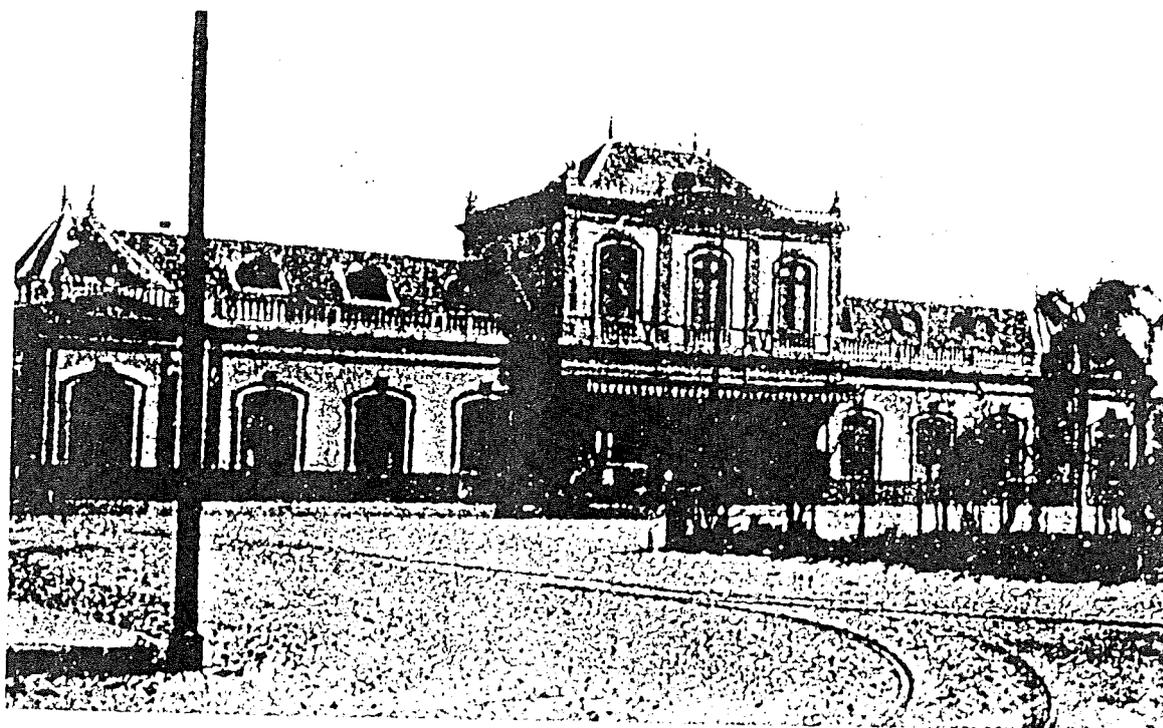
Fonte: arquivo ARS



Modelo de estação da ferrovia Rio Grande-Cacequi

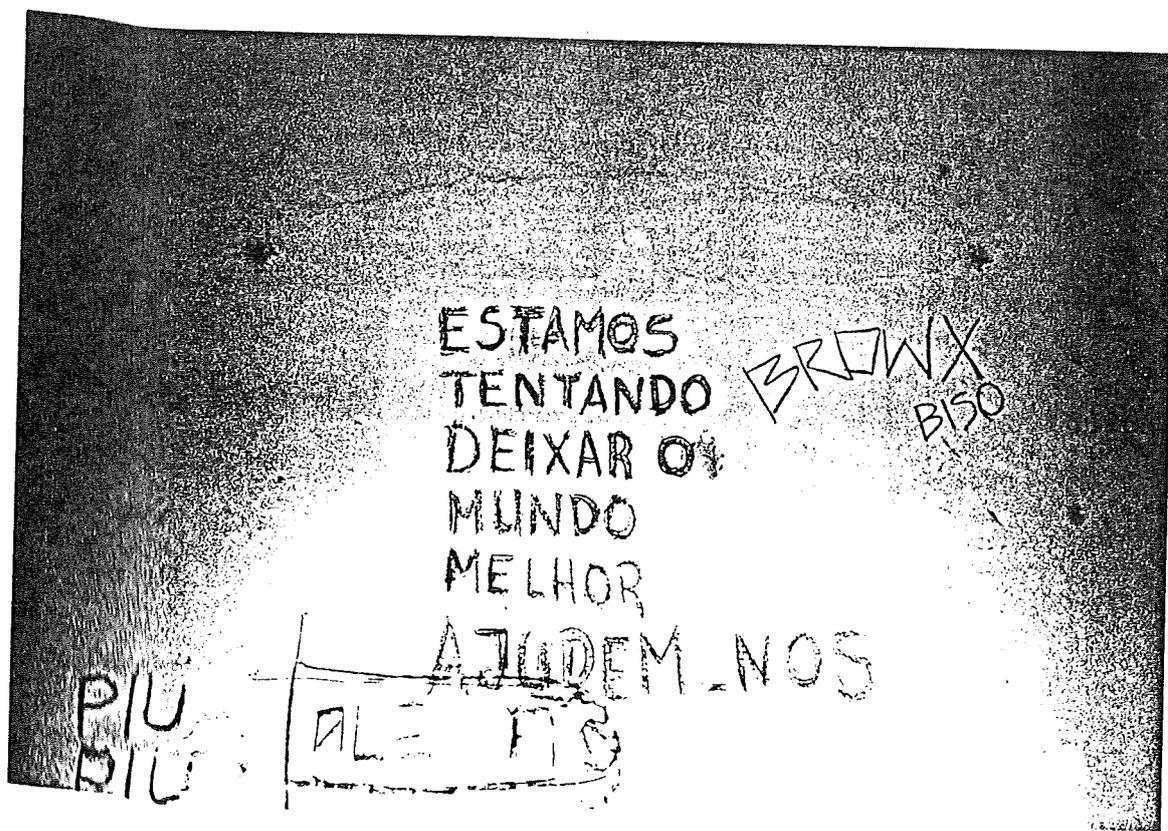


Estação de Pelotas em 1912.  
Fonte: *Cartão Postal, A Miscellanea*



Estação de Rio Grande em 1922.  
Fonte: *O Rio Grande do Sul: completo estudo sobre o estado.*

PROCESSO DE TOMBAMENTO  
DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE SANTA MARIA



## *Apresentação*

*O presente documento visa fornecer embasamento, teórico e técnico, para o TOMBAMENTO DEFINITIVO dos imóveis que compõe o conjunto arquitetônico e paisagístico da Estação Férrea de Santa Maria. Para tanto indica a denominação, a qualificação e o endereço dos imóveis indicados para tombamento, apresenta a justificativa básica para tão importante solicitação, descreve os bens patrimoniais, e fornece documentação legal, gráfica e fotográfica o sobre o tema.*

*Arq. Andrey Rosenthal Schlee*

## MANDADO DE NOTIFICAÇÃO 01/99

O Secretário de Município da Cultura, HUMBERTO GABBI ZANATTA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei Municipal nº 4000 de outubro de 1996, que considera parte da **Mancha Ferroviária** “Patrimônio Histórico e Cultural do Município”; e pela Lei Municipal nº 2255 de maio de 1982, que dispõe sobre a proteção do Patrimônio Histórico e Cultural do Município de Santa Maria, NOTIFICA:

OSCAR PASCUAL BIANCHI, Supervisor Regional da Rede Ferroviária, de que foi procedido o TOMBAMENTO PROVISÓRIO dos bens imóveis dos quais é possuidor a qualquer título ou responsável pela guarda, e que compõem a chamada **Mancha Ferroviária**, sito a Estação Central de Passageiros de Santa Maria e seus pavilhões anexos.

Notifica ainda que, tais imóveis desde já, deverão ser conservados e, em nenhuma hipótese poderão ser demolidos, destruídos ou mutilados; pois foram tombados pelos fatos e fundamentos constantes do presente processo (Justificativa) e cuja as descrições constam em anexo (Descrição dos Bens), podendo opor, querendo, impugnação, no prazo de 15 (quinze) dias, contados a partir do recebimento desta notificação, ficando advertido de que não o fazendo, o bem estará definitivamente tombado e integrado ao patrimônio histórico e cultural do Município.

## JUSTIFICATIVA

*“Não importam quais sejam os direitos de propriedade, a destruição de um prédio histórico e monumental não deve ser permitida a esses ignóbeis especuladores, cujo interesse os cega para a honra (...) Há duas coisas num edifício: seu uso e sua beleza. Seu uso pertence ao proprietário, sua beleza a todo o mundo; destruí-lo é, portanto, extrapolar o que é direito” (VICTOR HUGO, 1832)*

A Lei Municipal nº 2255 de maio de 1982, que dispõe sobre a proteção do patrimônio histórico e cultural do município de Santa Maria estabelece em seu Artigo 1º que “constitui o Patrimônio Histórico e Cultural do Município o conjunto de bens móveis e imóveis existentes em seu território e que, por sua vinculação a fatos pretéritos memoráveis e a fatos atuais significativos, ou por seu valor cultural, seja de interesse público conservar e proteger contra a ação destruidora decorrente da atividade humana e do perpassar do tempo”.

Segundo Rodrigo Melo Franco de Andrade — diretor do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional por 31 anos —, “justifica-se a conservação de um sítio urbano quando este constitui criação notável e representativa da vida e da organização social de um povo, em determinada fase de sua evolução” (ANDRADE, 1978, p.81).

Para Ramón Gutierrez — arquiteto e pesquisador da história da arquitetura e do urbanismo na América Latina — “como manifestação histórica, a obra ou conjunto arquitetônico constitui uma documentação histórica excepcional. Ao contrário de outros documentos (literários, gráficos etc.), que só podem transcrever uma informação congelada e precisa (embora suscetível de novas interpretações), a obra de arquitetura acumula de maneira sedimentada a experiência daqueles que a conceberam, a usaram e a transformaram no decorrer do tempo. Assim, constitui um testemunho vital dos modos de vida, usos e valores explícitos e simbólicos da comunidade através dos tempos, permitindo-nos uma leitura abrangente e dinâmica” (GUTIERREZ, 1989, p.55).

Neste sentido, bastaria, para justificar o tombamento dos bens supra citados, rememorarmos os fatos e acontecimentos que marcaram, definitivamente, o crescimento e o progresso da cidade de Santa Maria, principalmente aqueles relacionados com a história da ferrovia. Para tanto, utilizaremos o material produzido por historiadores locais e por alguns viajantes que, estando em Santa Maria, testemunharam o estágio de desenvolvimento da cidade, sempre impulsionada pela ferrovia e pelos ferroviários.

*“A história das ferrovias no Rio Grande do Sul – como de resto a mesma história vivida nas demais unidades do Brasil ou em qualquer parte do mundo – carregou consigo jornadas de aventuras, sacrifícios, glórias e esperanças. Tudo mesclado numa gama de valores que acabaram influenciando fortemente na*

*transformação de uma sociedade que assistiu a passagem do século XIX para o século XX*" (ISAIA, 1983, p.47).

Durante toda a década de sessenta do século XIX a Assembléia Provincial gaúcha debateu sobre a questão fundamental do transporte da produção agrícola (sempre crescente, sobretudo nas regiões de colonização alemã) e da produção pecuária (baseada na criação extensiva, no sul do estado). Como principal alternativa destacava-se o transporte ferroviário. Tal dualidade (norte-sul) gerou o estabelecimento de duas redes ferroviárias distintas construídas praticamente ao mesmo tempo e, uma ao lado da outra. "A do Sul tendo por ponto inicial Rio Grande e a do centro e norte tendo por ponto de partida Porto Alegre" (SINGER, 1974, p.160).

Em 1867 foram aprovados os instrumentos legais que permitiram a contratação da primeira estrada e ferro do Rio Grande do Sul, que ligou Porto Alegre a Novo Hamburgo.

Coube ao empresário e engenheiro escocês John Mac Ginity dirigir os trabalhos de captação de recursos e coordenação da construção da estrada de ferro (1871-1876), através da companhia inglesa Porto Alegre and New Hamburg (Brazilian) Railway Company Limited.

Em 1873, D. Pedro II autorizou a construção das estradas de ferro Porto Alegre a Uruguaiana (1877-1910) e Rio Grande a Cacequi (1878-1900).

Coube aos empreiteiros Cristiano Ottoni, Herculano Pena e Caetano Almeida dar início à construção da Porto Alegre-Uruguaiana. Partindo da margem do Taquari a ferrovia chegou a Cachoeira em 1883, a Santa Maria em 1885 e Cacequi em 1890, a Alegrete em 1907 e a Uruguaiana ainda em 1907. Entre 1909 e 1910 foram inaugurados os trechos Montenegro-Rio dos Sinos e Montenegro-Santo Amaro.

Em Relatório de janeiro de 1884, Joaquim Saldanha Marinho Filho (engenheiro auxiliar da Inspetoria Geral de Terras e Colonização) registrou seu entusiasmo com a chegada da ferrovia à região de Santa Maria, prevendo, inclusive, o futuro progresso do município:

*"...com a abertura ao tráfego da estrada Porto Alegre a Uruguaiana até a cidade de Santa Maria (o que se espera se terá lugar em maio do corrente ano) ficará sendo esta cidade o centro de consumo dos produtos coloniais dessa região (Missões)..."*  
(SALDANHA MARINHO FILHO citado por MARCHIORI, 1997, p. 68).

*"1885 - outubro -Pelo vice-presidente da província, em exercício, dr. Miguel Rodrigues Barcelos, é solenemente inaugurado o trecho Cachoeira-Santa Maria da via férrea Margem do Taquari-Santa Maria, com bailes, banquetes e passeatas"* (BELTRÃO, 1958, p.75).

Durante a Revolução Federalista (1893-1895), os trabalhos de construção do ramal Cacequi-Alegrete estiveram interrompidos. Em 1898, o Governo Federal arrendou a exploração da ferrovia a Afonso Spée, representante da Compagnie Auxiliare de Chemins de Fèr au Brèsil. Coube a ela concluir a estrada de ferro Porto Alegre-Uruguaiana e seus inúmeros ramais.

Com a instalação dos escritórios da *Compagnie Auxiliaire* em Santa Maria, a cidade recebeu um novo impulso para o seu desenvolvimento e enriquecimento (econômico e cultural).

*“1898 – junho - O governo federal arrenda à Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fèr, organizada por Afonso Spée, a rede ferroviária sul-riograndense. Em consequência convergirão para Santa Maria, sede dos escritórios centrais da rede, um grupo de funcionários de nacionalidade francesa e belga e vários deles radicar-se-ão definitivamente entre nós” (BELTRÃO, 1958, p.103).*

*“Finalmente ao anoitecer alcançamos Santa Maria, a bela cidadezinha, (...) e que é centro importantíssimo de indústrias agrícolas, pastoris e de movimento ferroviário, porque lhe atravessam duas linhas importantes e porque existem oficinas para a reparação de todo o tipo de material ferroviário. Nela reside todo o pessoal superior das estradas de ferro do Rio Grande, a ela afluindo um movimento comercial sempre crescente” (BUCELLI citado por MARCHIORI, 1997, p.104).*

A estrada de ferro que ligou Rio Grande a Cacequi foi construída, a partir de 1878, pelos empreiteiros Miguel Cunha e James Taylor. Em 1880 a concessão foi transferida à *Compagnie Imperiale de Chemin de Fèr du Rio Grande do Sul* e em 1883 para a *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Co.*

Em 1889, o governo imperial autorizou a construção de uma grande linha ferroviária interestadual que deveria ligar a região de Itararé (em São Paulo) a Santa Maria. No Rio Grande do Sul, a ferrovia viria a ligar Cruz Alta a **Santa Maria** (1893-1894). “Sucessivas alterações de contrato e transferências de obrigações confiaram a construção do trecho Santa Maria-Cruz Alta à *Compagniem de Chemins de Fèr Sud Ouest Brésiliens* e o trecho Cruz Alta-Itararé à *Companhia União Industrial dos Estados do Brasil* (ISAIA, 1983, p. 54).

*“Vimos que o trecho ferroviário Cachoeira-Santa Maria da Boca do Monte foi inaugurado dia 13 de outubro de 1885. Isso significa que Santa Maria ainda não se achava ligada diretamente à capital (...).Com a conclusão da linha-tronco Porto Alegre-Uruguaiana, que ligou o Rio Grande do Sul de leste a oeste, mais a inauguração do trecho Santa Maria-Cruz Alta (1894) e posteriormente da linha-tronco Cacequi-Rio Grande (1900), Santa Maria passou a comandar o tráfego dos trens do Rio Grande do Sul. Não só por sua posição geográfica central e ponto de cruzamento de todas as linhas férreas, como por sediar a Diretoria da Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fèr au Brèsil, arrendatária da rede rio-grandense a partir de 1898”. (ISAIA, 1983, p.61).*

Segundo relatou o historiador Romeu Beltrão, em 20 de novembro de 1894 foi:

*“festivamente entregue ao tráfego o trecho S. Maria a Cruz Alta da linha férrea S. Maria-Itararé, hoje S. Paulo-Rio Grande. O primeiro trem partiu as 6.30 da manhã, conduzindo autoridades, o dr. Arthur Buffort, diretor da Compagnie de Chemins de Fèr Sud Quest Brésiliens, o dr. Gustavo Vauthier, chefe da construção, o dr. Henrique Pinheiro, fiscal do governo, o empreiteiro Antônio Alves ramos e convidados. Foram acolhidos calorosamente em Cruz Alta e homenageados com um banquete e baile”* (BELTRÃO, 1958, p. 96).

A construção dos diferentes ramais ferroviários e da estação central — chamada de Estação da Estrada de Ferro de P.A.U. (Porto Alegre-Uruguaiana), permitiu um grande desenvolvimento da cidade de Santa Maria, que passou a ser considerada “importante como estação de trens” e “importante como praça de comércio em franco desenvolvimento” (KOENIGSWALD citado por MARCHIORI, 1997, p. 80).

Em 1899, Catão Coelho e Candido Brinckmann realizaram um significativo inventário das condições urbanas de Santa Maria. Registraram que as ruas principais eram a do Comércio, a Venâncio Aires, a Acampamento e a Av. Progresso (“pouco edificada, com uma rampa forte da estação da Estrada de Ferro para a Praça Saldanha Marinho”). Os principais edifícios eram o da Estação, o do Teatro 13 de Maio, o do Templo Maçônico, o do Templo Gótico Evangélico, o do Clube Caixeiral e o da Intendência Municipal. Santa Maria possuía: “33 ruas, 7 praças, 2 logradouros públicos, 5 fontes públicas, 1 hipódromo, 1 tiro ao avo, uma olaria a vapor, uma fábrica de café, 4 fábricas de cerveja, 2 fabricas de sabão, 1 de gasosa, 2 de licores, diversas de vinho, diversas cocheiras de carros de praça, duas tipografias, 6 hotéis, 1 fábrica de charutos, 2 de carros (...) 1 matadouro público e 3 cafés” (CATÃO, 1898, p.32).

*“Guardando as proporções, pode-se afirmar que o período 1885-1905 foi o que apresentou a maior desenvolvimento de Santa Maria em toda a sua história. Senão, vejamos o que aconteceu naqueles vinte anos, quando a população urbana saltou de 3000 habitantes, para 15.000 em 1905. O número de prédios, no mesmo espaço de tempo, subiu de 400 para 1500” (ISAIA, 1983, p.61).*

#### Cronologia I: 1885-1905

- 1885 - chegam os primeiros trilhos para a estrada de ferro Porto Alegre-Santa Maria (setembro). RB
- 1885 – provável inauguração da Estação Férrea
- 1885 – Miguel Rodrigues Barcellos inaugurou o trecho Cachoeira-Santa Maria (outubro).
- 1886 – fundado o Clube Caixeiral
- 1887 – inaugurado o Teatro 13 de Maio
- 1889 – “chega a Santa Maria a comissão de engenheiros encarregados do traçado da via férrea São Paulo-Rio Grande, então denominada Santa Maria-Itararé” (maio). RB

- 1890 – início das obras da via férrea São Paulo-Rio Grande (novembro). RB
- 1890 – inaugurado o trecho ferroviário Santa Maria-Cacequi, da estrada de ferro Porto Alegre-Uruguaiana (dezembro). RB
- 1892 – Assis Brasil inaugurou os trabalhos da estrada de ferro Santa Maria-Cruz Alta, trecho da São Paulo-Rio Grande (janeiro). RB
- 1894 – inaugurado o trecho Santa Maria-Cruz Alta.
- 1897 – fundada a Praça do Comércio
- 1898 – “encampação da rede ferroviária rio-grandense pela Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fèr au Brésil, sediada em Bruxelas, na Bégica. Diversas famílias belgas e francesas passam a residir em Santa Maria, pois os escritórios centrais da Auxiliaire foram aqui instalados” I

*“A breve história de Santa Maria no século XX não pode ser escrita sem referências a Viação Férrea que já na primeira década do século, transformou nossa cidade em centro ferroviário. A defesa dessa forma de transporte, por sua vez, construiu a história do movimento sindical local. Quem não ouviu falar das greves dos ferroviários de 1917 e 1919 ou das dos anos 50 e 60?*

*Estado autoritário da República Velha, no início do século, ao colocar-se como um promotor da acumulação, fortalecia o capital privado. Assim, a empresa belga Cia Auxiliare de Chemins de Fèr au Brésil, nos dois primeiros decênios do 1900, monopolizou um empreendimento seguro e altamente lucrativo, ao mesmo tempo que contribuía para a elevação da produtividade econômica da região central do estado. Seu escritório encontrava-se em Santa Maria”* (KONRAD, 1998).

A partir de 1906, a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fèr au Brésil*, concessionária dos serviços ferroviários no estado do Rio Grande do Sul, mandou construir um conjunto habitacional para os seus empregados e funcionários mais graduados. Uma vez inaugurada, toda a área edificada, passou a ser denominada Vila Belga, “tanto em função da origem dos capitais presentes na constituição da empresa, quanto de seus primeiros moradores” (PESAVENTO, 1988, p.83).

Todo o conjunto foi projetado pelo engenheiro belga Gustave Vauthier e, com o passar dos anos, ampliado com a construção do Clube dos Funcionários, do prédio sede da Cooperativa, dos armazéns, da padaria, das escolas etc.

Em 1913 foi fundada o “Syndicato Cooperativista dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul” e, através dos ideais do cooperativismo, os ferroviários santamarienses tornaram-se fortes. Edgard Paternot, Luiz W. Barbosa e Carlos Domingos Grivicich formaram a primeira diretoria, cujo objetivo, em 1916, era:

*“manter armazéns para fornecimento aos associados por preços razoáveis de todos os gêneros de uso e consumo pessoal e doméstico.*

*aplicar o seu patrimônio, lucros e rendimentos, em benefício exclusivo, geral e proporcionado, direta e indiretamente, dos seus associados, podendo:*

*\* instituir pecúlios pagáveis em dinheiro, nos casos de invalidez ou falecimento dos associados;*

*\* fundar, manter e auxiliar instituições escolares de artes e ofícios;*

*\* estabelecer hospitais, farmácias e caixa de empréstimos”*

(Conforme Ata da instalação definitiva da Cooperativa).

Como visto, a história da ferrovia, da Vila Belga e da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (CEVFRGS) confunde-se com a própria história da cidade de Santa Maria.

As transformações urbanas causadas pela instalação da ferrovia; a construção dos armazéns, a inauguração da farmácia (1917), do açougue (1920), da lenheira, da tipografia, da marcenaria, da alfaiataria, da indústria de torrefação e moagem de café, da estofaria, da fábrica de confecções, da fábrica de sabão, da Padaria Modelo (1962), a fábrica de bolachas e massas (1962) e, principalmente, da construção da Escola Artes e Ofícios (1918-1921), posteriormente transformada em Escola Industrial Hugo Taylor (1943); da Escola Santa Terezinha - Escola Complementar Feminina (1927-1930), atualmente Colégio Estadual Manoel Ribas; e da Casa de Saúde (1931-1933).

Ou seja, não há como falar de Santa Maria sem citar as realizações da Rede Ferroviária ou da CEVFRGS.

*Aqui reside a importância histórica dos prédios a serem preservados, pois não há fato pretérito mais memorável do que a própria evolução de uma cidade; nada se relaciona tanto com a vida e a paisagem da cidade do que os prédios que testemunham sua própria vida, que falam até da vida do que neles moraram, trabalharam, estudaram e morreram...*

#### Cronologia II: 1906-1919

- 1906 – “a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer, proprietária da rede ferroviária sul-rio-grandense, iniciou a construção de uma vila residencial que, em virtude da nacionalidade dos principais elementos da companhia, ficou conhecida por Vila Belga” (setembro). RB
- 1908 – foi declarada a primeira greve geral dos operários da estrada de ferro (janeiro). RB
- 1908 – a Av. Progresso passou a se chamar Av. Rio Branco (outubro). RB
- 1908 – foi fundada a Sociedade Amparo Mútuo dos Empregados da Viação Férrea do rio Grande do Sul (outubro). RB
- 1911 – “sangrento conflito entre a polícia e ferroviários, com mortes e feridos, põe em agitação a zona ferroviária” (julho). RB
- 1912 – iniciaram os trabalhos de prolongamento e alargamento da Av. Rio Branco (dezembro). RB

- 1913 – foi fundada o “Syndicato Cooperativista dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, mais tarde chamado de Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea (outubro).
- 1916 – instalação definitiva da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea – CEVFRGS (abril).
- 1917 – inaugurada a primeira farmácia da CEVFRGS
- 1917 – greve dos ferroviários (julho a outubro)
- 1918 – foi lançada a pedra fundamental da Escola Profissional da CEVFRGS – Escola de Artes e Ofícios/Hugo Taylor (maio). RB
- 1919 – inaugurado o trecho ferroviário de Dilermando de Aguiar a Jaguarí (maio). RB
- 1919 – um incêndio criminoso destruiu todo o Almoxarifado, o Escritório da Via Permanente e a Agência de compras da Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer (abril). RB

*“No desenrolar da década de 1910, o governo estadual começou a mudar de posição, intervindo nos setores do serviço público concedidos às grandes companhias estrangeiras. No caso do transporte ferroviário, em 1920, o governo de Borges de Medeiros encampou a Cia Auxiliare, criando a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Controlavam-se, dessa forma, os interesses do capital estrangeiro no setor que, historicamente, só haviam buscado rentabilidade para o monopólio, trazendo precariedade para a qualidade dos serviços. Tal atitude contribuiu para a redução dos custos de transporte dos produtos agropecuários e para a redução dos preços finais ao consumidor, além de possibilitar a ampliação do transporte de passageiros. O transporte ferroviário possibilitava, nesse sentido, a consolidação das forças capitalistas de produção e de acumulação, além de promover o desenvolvimento de núcleos urbanos como os de Santa Maria, Cacequi, Júlio de Castilhos, Cruz Alta, Santa Cruz...” (KONRAD, 1998).*

#### Cronologia III: 1920-1930

- 1920 – a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fèr au Brésil foi encampada pelo governo federal e logo arrendada ao Estado, tomando a denominação de Viação Férrea do Rio Grande do Sul (junho). RB
- 1921 – os funcionários das caldeiras das oficinas entraram em greve (janeiro). RB
- 1921 – “cessa a greve dos ferroviários e são reabertas as oficinas. Os cabeças são demitidos e fica proibida a admissão de operários associados da União Geral dos trabalhadores, por ser foco de greves, desordens e perturbações da vida operária” (fevereiro). RB
- 1921 – foram transferidos para Porto Alegre os escritórios da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (setembro). RB
- 1921 – foi inaugurado a Escola de Artes e Ofícios (maio).
- 1921 – foi criada a seção feminina da Escola Artes e Ofícios, que passou a funcionar junto à Vila Belga

- 1923 – morreu, no Paraná, o engenheiro Gustavo Vauthier (abril). RB  
1923 – a estação foi alvo de um incêndio criminoso (maio)  
1923 – um incêndio destruiu grande parte das oficinas da Viação Férrea (setembro). RB  
1924 – um incêndio destruiu parte da Associação dos Empregados da Viação Férrea (dezembro). RB  
1924 – a seção feminina da Escola Artes e Ofícios passou a funcionar em novo endereço, onde, a partir de 1927, seria construído o atual Colégio Manoel Ribas  
1925 – inaugurado as Oficinas Industriais da Escola de Artes e Ofícios (setembro). RB  
1927 – início da construção da Escola Santa Terezinha – Escola Complementar Feminina, atualmente Colégio Estadual Manoel Ribas.

*“Em 1959, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul transformou-se na RFFSA. O que significou um novo marco de desenvolvimento sócio-econômico em Santa Maria e região. Paralelamente a isso, começou-se a implantar no Brasil uma política de favorecimento do transporte rodoviário...” (KONRAD, 1998).*

1959 – a Viação Férrea foi incorporada à Rede Ferroviária Federal - RFFSA

Durante a década de 90, o governo federal desenvolveu um grande e traumático programa de privatizações. No caso, de arrendamento das principais malhas ferroviárias do país. Em 27 de fevereiro de 1997 os 3180 Km de linhas então controlados pela VFRGS passaram — por um prazo de trinta anos — para as mãos da Empresa Ferroviária Sul Atlântico. Empresa preocupada apenas em “administrar” as linhas ferroviárias lucrativas e que declinou da responsabilidade de manter e preservar o patrimônio edificado da rede. As estações não utilizadas passaram a ser abandonadas, depredadas e, até, incendiadas (caso das estações de Pelotas e de Santa Maria). Isso demonstra que além de um custo social, o processo de privatização pode gerar um custo cultural altíssimo.

*“Santa Maria, com a privatização da RFFSA, perdeu parte de sua história construída no decorrer deste século. Lobos com pele de cordeiro só esperaram a hora das sobras para consolidar a destruição do patrimônio público em favor dos interesses privados de poucos. É triste ver a gare da antiga estação sem a presença da vida, apenas sendo observada pelas estrelas” (KONRAD, 1998).*

Cronologia IV – 1988-1999

- 1988 – a Lei Municipal 2983/88 considerou a **Vila Belga** patrimônio histórico e cultural do município de Santa Maria (junho);  
1996 – a Lei Municipal 4009/96 considerou parte da **Mancha Ferroviária** patrimônio histórico e cultural do município de Santa Maria (outubro);  
1996 – A RFFSA foi leiloada pelo Governo Federal, sendo adquirida pelo grupo Sul-Atlântico  
1996 – a Secretaria do Município da Cultura de Santa Maria realizou o tombamento provisório da **Vila Belga** (julho);

1997 – o Decreto Executivo 161/97 declarou o tombamento definitivo da **Vila Belga** (agosto)

1999 – um incêndio destruiu parte da Estação de Santa Maria.

Resta-nos, ainda, comprovar o valor monumental dos bens.

Em 1964 historiadores, arquitetos e restauradores, reuniram-se em um Congresso Internacional na cidade de Veneza e aprovaram o documento, até hoje, utilizado como baliza para qualquer intervenção em bens culturais. A chamada “Carta de Veneza” (Carta Internacional sobre Conservação e Restauração dos Monumentos) definiu no seu Artigo 1º que:

*“A noção de monumento compreende não só a criação arquitetônica isolada, mas também a moldura em que ela é inserida. O monumento é inseparável do meio onde se encontra situado e, bem assim, da história da qual é testemunha. Reconhece-se, conseqüentemente, um valor monumental tanto aos grandes conjuntos arquitetônicos, quanto às obras modestas que adquiriram, no decorrer do tempo, significação cultural e humana”*

Dito isso, não nos parece mais discutível a importância da Estação Férrea de Santa Maria (como já aconteceu no caso da Vila Belga), também, enquanto monumento arquitetônico.

Primeiro, por sua configuração urbana e inserção na malha viária da cidade (ver mapas em anexo). Segundo, por constituir signo de inteligibilidade, dirigibilidade e imaginabilidade do meio urbano. Terceiro, por fazer parte de uma conjunto maior de prédios, que formam a chamada *mancha ferroviária de Santa Maria*, que engloba a Vila Belga (já tombada a nível municipal), as construções de apoio, as oficinas, o largo da estação, a sede da Cooperativa, o Clube dos Ferroviários e a própria Estação; e que estende-se até as escolas Manoel Ribas e Hugo Taylor. Quarto, pelo resultado arquitetônico do conjunto.

Esses fatos, afirmações e ponderações nos impelem a cadastrar todos os prédios que formam a Estação Férrea de Santa Maria enquanto grupo, ou seja, monumento; bem como a propor o seu tombamento enquanto conjunto integrado ao sítio de implantação.

Temos certeza de que, através do tombamento dos imóveis constituintes da Estação Férrea de Santa Maria estaremos dando um primeiro passo para a sua efetiva preservação, respeitando e (re)valorizando a sua importância histórica, arquitetônica, paisagística e cultural de toda a ordem.

## DESCRIÇÃO

Trata-se de um complexo de bens formado a partir de ampliações sucessivas e de construções anexas (que chamaremos de “pavilhões”), configurando um conjunto arquitetônico que pode ser dividido em seis módulos.

MÓDULO	DENOMINAÇÃO	ÁREA ÚTIL
1	Estação de passageiros	252 m <sup>2</sup>
2	Pavilhão 1	208 m <sup>2</sup>
3	Pavilhão 2	421 m <sup>2</sup>
4	Pavilhão 3	331 m <sup>2</sup>
5	Pavilhão 4	259 m <sup>2</sup>
6	Plataforma coberta	----

O conjunto reproduz, através do arranjo das suas construções, uma tipologia comum nas estações ferroviárias do sul do Brasil, e que apresenta um desenvolvimento em fita marcado pela forte horizontalidade. Um prédio, geralmente de dois pavimentos, onde funcionavam os escritórios e a venda de passagens, complementado por edifícios laterais de grande comprimento e apenas um pavimento, e que abrigavam as demais funções (armazéns, restaurante, sanitários etc.).

O conjunto de Santa Maria não foge à regra. É constituído de um sobrado (estação de passageiros propriamente dita), ladeado por quatro pavilhões edificadas em diferentes momentos e que, ao longo dos anos, foram ocupados e utilizados das mais diferentes maneiras.

Enquanto os pavilhões apresentam grande simplicidade formal e decorativa, a estação de passageiros é mais elaborada e requintada. O conjunto reproduz o que Dora Alcântara (citada por FONSECA, 1997, p.224) chamou de “estética industrial”, presente em bens como pontes, mercados, fábricas, caixas d’água, faróis, estações férreas etc. Programas que exigiam dos arquitetos e engenheiros uma postura diferenciada frente ao projeto, e uma grande preocupação com a funcionalidade e otimização dos espaços construídos. Assim temos, em muitas obras, a adoção de novos princípios – propostos pela era industrial – convivendo com uma maneira de fazer arquitetura ainda identificada com a tradição colonial. Paulo Santos “via nesse estilo (o ecletismo) um documento da evolução da arquitetura e a expressão de seu tempo, final do século XIX e início do século XX – tempo de confronto entre a sociedade pré-industrial, carregada de tradições, e a sociedade industrial nascente, que buscava novas formas de expressão estética, formas que só surgiriam, no Brasil, a partir dos anos vinte...” (citado por FONSECA, 1997, p.220).

A estação de passageiros de Santa Maria é fruto de um projeto-padrão (modelo), desenvolvido pela própria companhia responsável pela construção da ferrovia. Tudo indica que o modelo variava segundo cada estrada de ferro. Algumas das principais estações da estrada de ferro Porto Alegre-Uruguaiana correspondem ao modelo de Santa Maria (Cachoeira, por exemplo). Já as principais estações da estrada Rio Grande-Cacequi, correspondem a um outro projeto-padrão:

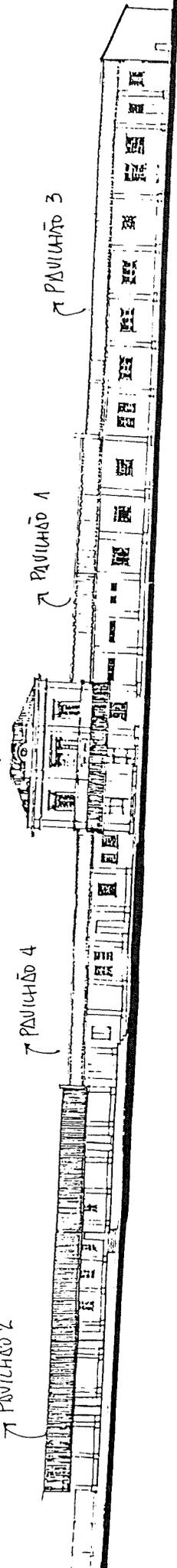
ESTACÃO DE PASSAGEIROS

PAVILHÃO 2

PAVILHÃO 4

PAVILHÃO 1

PAVILHÃO 3



FACHADA SUL

*“Com a implantação da linha ferroviária Rio Grande-Pelotas-Bagé (tripé porto-charque-gado), em 1884, os três municípios passaram a contar com belas e amplas estações. O edifício seguia um modelo previamente estabelecido, de maneira que Rio Grande e Pelotas receberam estações iguais, enquanto Bagé foi contemplada com outra, semelhante, mas menor” (SCHLEE, 1998, p.96).*

O projeto original adotado em Santa Maria apresentava uma construção assobradada, com cobertura em quatro águas de telhas de barro, e fachadas principais idênticas (uma voltada para o largo e outra para a plataforma). Um sistema rígido de composição (marcado pelo uso de pilastras e cimalkas), dividiu vertical e horizontalmente cada fachada principal, de maneira que resultaram divididas em seis módulos. Os dois centrais, cortados pelo eixo de simetria, receberam uma porta (no térreo) e uma janela dupla (no segundo pavimento). Os quatro módulos laterais receberam, cada um, uma janela (em arco abatido no térreo e com verga reta no segundo pavimento). Coroando toda a composição, ainda sobre o eixo de simetria, um frontão bastante característico.

A fachada lateral apresentava apenas dois módulos (inferior e superior), com duas janelas em cada um. A partir da construção do pavilhão 4 (década de 20), tal fachada foi escondida e suas aberturas emparedadas.

O prédio funcionava como uma espécie de pórtico através do qual as pessoas chegavam ou partiam (não é sem razão que as estações eram consideradas “portas” das cidades).

Um primeiro dado que devemos considerar é a ausência de fonte primária (conhecida até o momento) que possa confirmar (com precisão) a data de inauguração dos prédios que compõem o conjunto da estação ferroviária de Santa Maria.

Romeu Beltrão em sua “Cronologia Histórica” nada registra sobre o assunto. Confirma apenas que em 1885 foi inaugurada a linha férrea Cachoeira-Santa Maria. A relação de decretos, portarias e avisos referentes à construção da estrada de ferro de Porto Alegre a Uruguaiana nada esclarece (embora trate das estações de Porto Alegre, Bagé e Cacequi)

Segundo informações registradas por Henry Lange (inspetor da seção de mapas do Departamento de Estatística de Berlim) em seu livro “*Sudbrasiliens...*” (publicado pela primeira vez em 1885), quando esteve visitando Santa Maria, a “estrada de ferro de Porto Alegre para Uruguaiana” estava construindo uma estação principal na cidade.

Já o militar Henrique Martins, no livro “*Geografia do Estado do Rio Grande do Sul*” (editado em 1898), afirmou que Santa Maria possuía 4000 habitantes e era uma próspera e florescente cidade com uma estação da estrada de ferro .

Ou seja, considerando como confiáveis as fontes citadas, é possível afirmar que em 1885, quando da inauguração da linha Cachoeira-Santa Maria e da publicação do livro de Henri Lange, o prédio da estação de Santa Maria já estava concluído ou no máximo sendo finalizado. A título de comparação é importante salientar que o prédio da estação de Cachoeira do Sul foi inaugurado em 1883 (SCHUN, 1997, 17). e o de Bagé em 1884 (LEMIESZEK, 1997, p.18) .

## Cronologia V: 1900-1911

- 1900 – autorizada a construção de uma galeria para a reparação de vagões em Santa Maria
- 1900 – autorizada a abertura de um bueiro junto a esplanada das oficinas de Santa Maria
- 1906 – autorizada a construção das oficinas
- 1907 – autorizada a construção de uma estação perto da sede da Colônia Philippon
- 1907 – autorizada a construção de mais um poço e de uma galeria filtrante, subterrânea
- 1907 – autorizada a aquisição de terreno para a edificação das grandes oficinas de construção e reparação
- 1907 – autorizada a instalação de uma caixa d'água de 100m<sup>3</sup> e uma bomba a vapor na estação de Santa Maria
- 1908 – autorizada a modificação no projeto do depósito de locomotivas de Santa Maria
- 1908 – autorizada a aquisição das máquinas-ferramentas a serem instaladas nas oficinas
- 1908 – autorizada a construção de um galpão destinado ao reparo de carros
- 1908 – autorizada a construção de um açude junto à estação de Santa Maria
- 1908 – autorizado o aumento do edifício das oficinas
- 1908 – autorizado o aumento da esplanada de Santa Maria
- 1908 – autorizada a construção de um edifício para a fundição de ferro e bronze junto às oficinas de Santa Maria
- 1909 – autorizada a elaboração de orçamento do calçamento do pátio da estação de Santa Maria
- 1911 – autorizada a construção da “coberta” da estação de Santa Maria
- 1911 – autorizada a modificação das oficinas de Santa Maria
- 1911 – autorizada a execução de obras de ampliação da estação de Pinhal.

Segundo fotografia de autoria de Venâncio Schleininger datada de 1914, é possível a identificação da estação de passageiros em seu aspecto original e de um primeiro anexo, o **pavilhão 1**, construído ao lado direito do sobrado. A estação apresentava uma pequena marquise decorada com lambrequins. Sobre este elemento, e na fachada lateral esquerda, a inscrição “S. MARIA”. Junto ao pavilhão havia uma pequena construção onde, atualmente, estão localizados os banheiros. Uma cerca de madeira era utilizada como elemento de separação entre o largo da estação e a plataforma de embarque.

O pavilhão apresentava, planta retangular e cobertura em duas águas de telhas de barro. As fachadas eram divididas por pilastras em seis módulos, cada um com uma abertura.

Em fotografia de 1918, tomada do início do largo da estação (cruzamento com a atual Av. Rio Branco), é possível a identificação do **pavilhão 2**. Edificação com longos beirais, construída distante e à esquerda do sobrado.

Já em 1920 o conjunto apresentava significativas modificações. O sobrado da estação de passageiros, o pavilhão 1, o pavilhão 2 (isolado), e o **pavilhão 3** (colado ao de número 1, mas com cobertura apresentando ponto mais baixo). Protegendo a plataforma de embarques, e unindo o sobrado e os anexos 1 e 3, foi construída uma longa cobertura “marquise”).

No final da década de 20, o conjunto da estação apresentava sua configuração atual, com a construção do **pavilhão 4**, edificado entre o sobrado e o anexo 2. A marquise da plataforma de embarque une, desta vez, todas as cinco edificações. Ocupou o espaço existente entre as construções citadas e acabou reforçando a horizontalidade do conjunto.

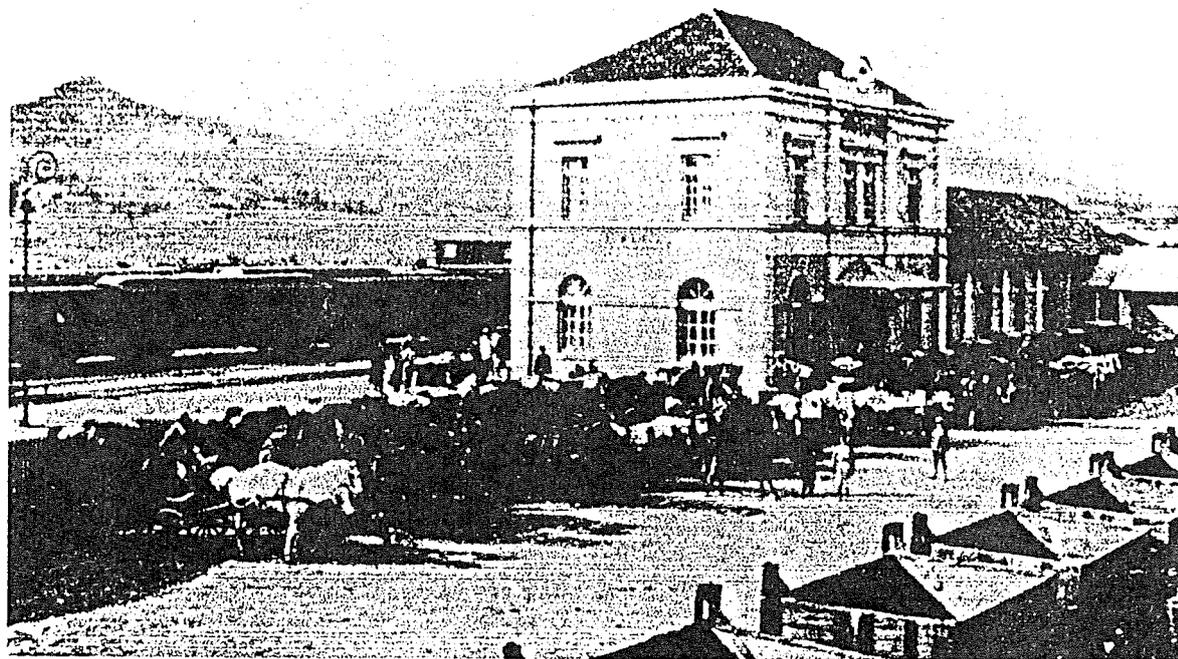
A última construção do conjunto da estação de Santa Maria é a chamada **plataforma coberta**. Espaço igualmente horizontalizado, apenas protegido por uma cobertura apoiada em barrotes de ferro. Na sua parte central, ladeada por duas amplas calçadas, desenvolve-se um ramal ferroviário. Tal solução permitia que o trem e os passageiros ficassem totalmente cobertos.

*“O ferro faz-se presente na construção da totalidade das novas estações ferroviárias. Sua utilização era necessária na coberta que abrigava a chegada dos trens, posto que necessitava de grandes vãos... No entanto, os edifícios que se destinavam à administração e outros serviços necessários aos passageiros, tais como bilheterias, restaurantes, guarda-volumes etc., pareciam não fazer parte da mesma construção, tal a disposição formal existente entre as partes... Tudo se passa como se a coberta para os trens fosse um simples abrigo, ao qual se poderia incorporar todos os avanços tecnológicos contemporâneos. Contudo, o edifício em alvenaria teria de se caracterizar pelo gosto do cidadão, ainda preso aos preconceitos estabelecidos para a arquitetura... As estações ferroviárias eram de fato templos da nova tecnologia e seus espaços se multiplicavam pela criação de serviços, utilizados por indivíduos de todos os níveis sociais” (SILVA, 1986, p.34 e 35).*

As informações particulares de cada imóvel constam das fichas cadastrais (em anexo), utilizadas para listar, identificar e classificar os bens.

Arq. Andrey Rosenthal Schlee  
Santa Maria, abril de 1999.

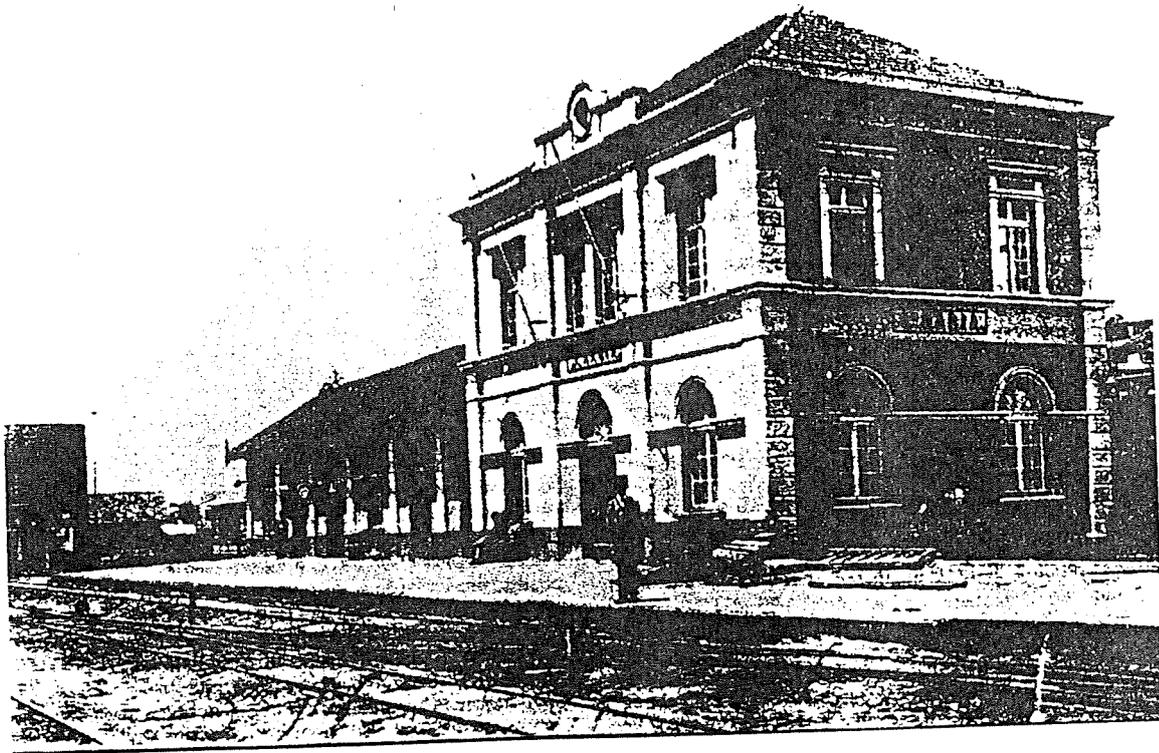
O conjunto em 1914 (1)



Segundo fotografia de autoria de Venâncio Schleining, é possível a identificação da estação de passageiros em seu aspecto original e de um primeiro anexo, o **pavilhão 1**, construído ao lado direito do sobrado. A estação apresentava uma pequena marquise decorada com lambrequins. Sobre este elemento, e na fachada lateral esquerda, o nome “S. MARIA”. Uma cerca de madeira era utilizada como elemento de separação entre o largo da estação e a plataforma de embarque. Junto ao pavilhão havia uma pequena construção onde, atualmente, estão localizados os banheiros.

Fonte: *Revista Comemorativa do Primeiro Centenário de Santa Maria (1814-1914)*.

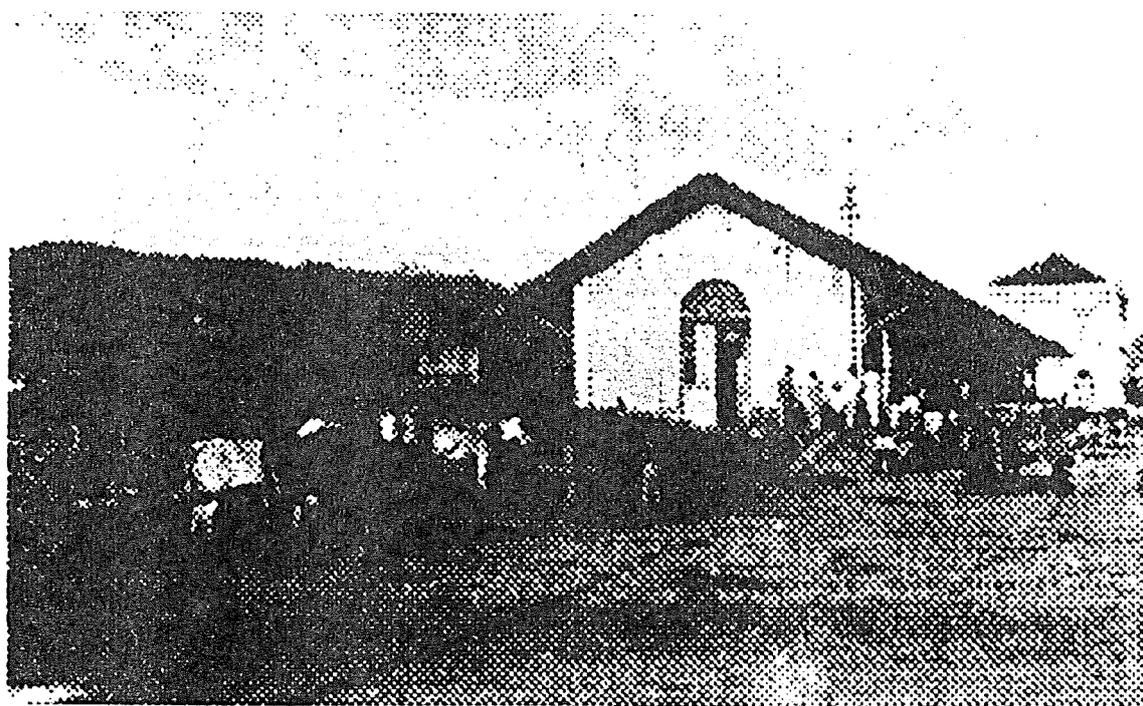
O conjunto em 1914 (II)



Documento iconográfico importante, já que registra a estação a partir do pátio de manobras (fachada norte). No começo da década de 20, a VFRGS construiu a plataforma coberta que existe atualmente e, mais tarde, o **pavilhão 3**. O relógio e o sino que aparecem junto ao pavilhão 1 são os que existiram até 1998. Autor desconhecido.

Fonte: *Santa Maria: livro guia geral* – 1983.

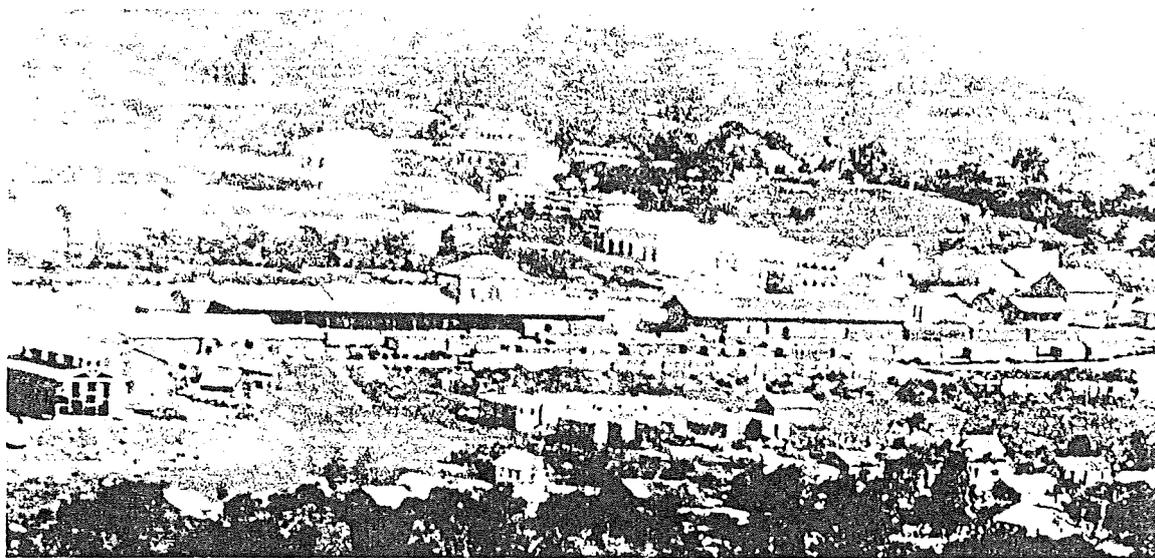
O conjunto em 1918



Segundo fotografia de autor desconhecido, tomada do início do largo da estação (cruzamento com a atual Av. Rio Branco), é possível a identificação do pavilhão 2, edificação com longos beirais, construída distante e à esquerda do sobrado.

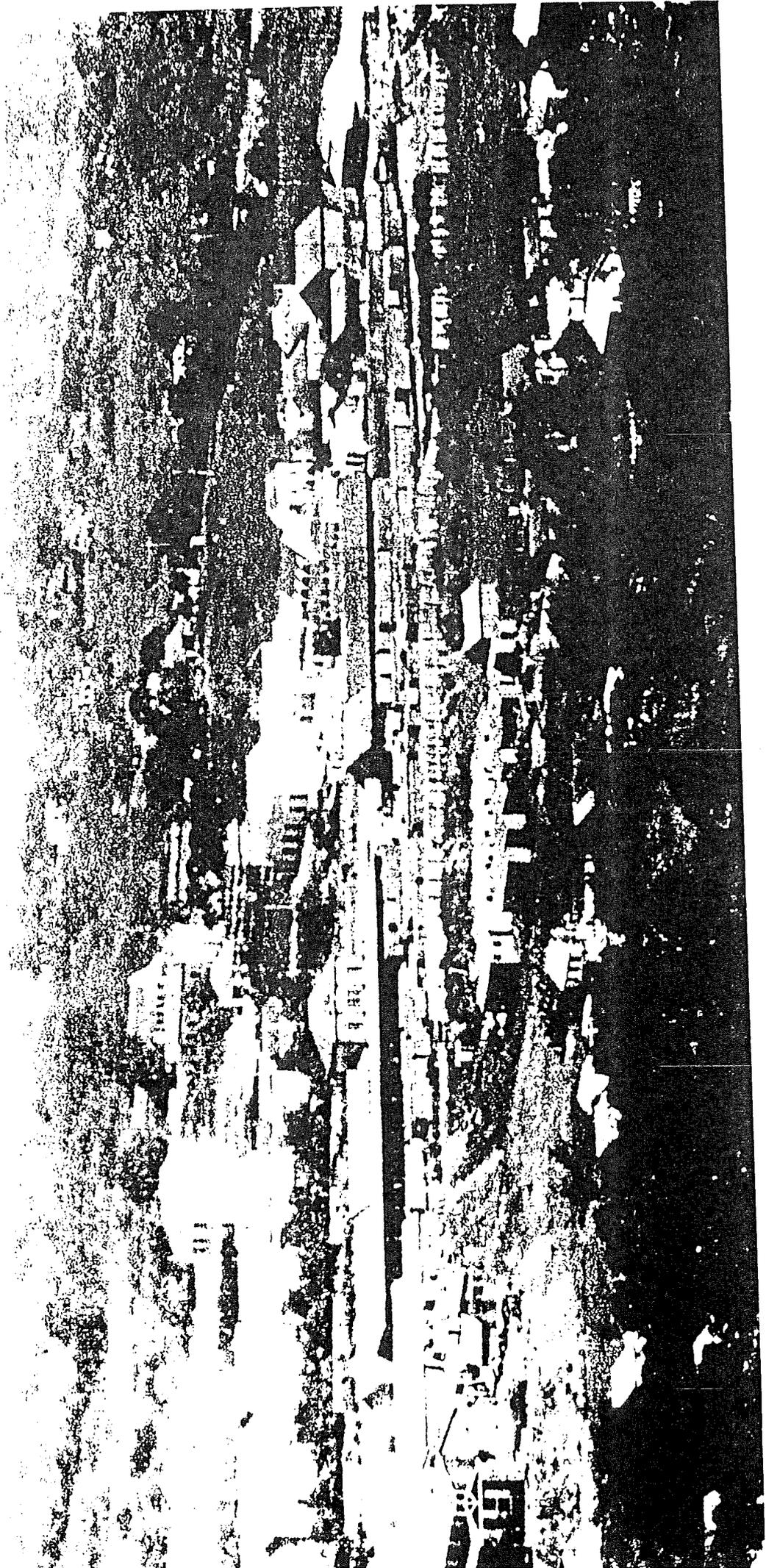
Fonte: *Guia do Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria*

## O Conjunto em 1920

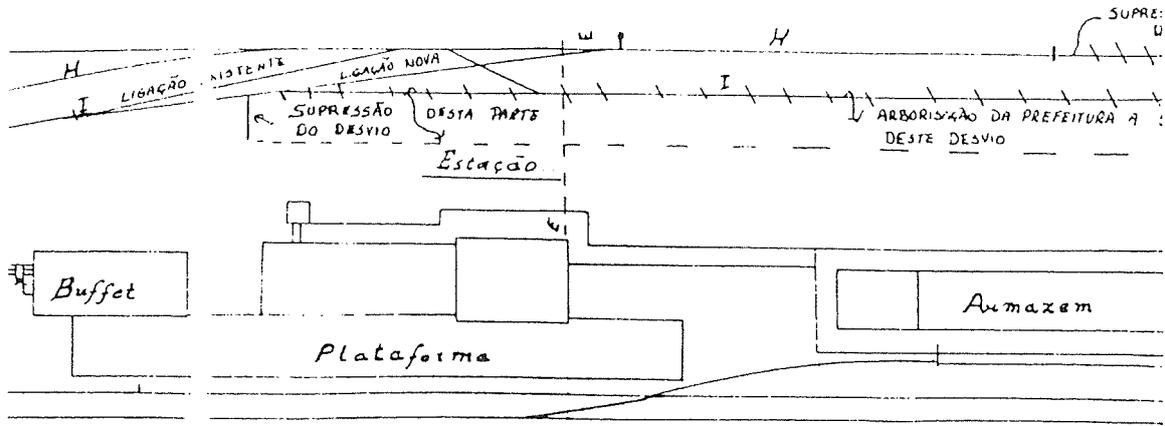


Segundo foto panorâmica, de autor desconhecido, tomada do atual bairro Itararé, o conjunto apresenta significativas modificações. Temos o sobrado, o pavilhão 1 (lado esquerdo do fotógrafo), o pavilhão 2 (lado direito e afastado do sobrado), e o **pavilhão 3** (colado ao de número 1, mas com cobertura apresentando ponto mais baixo). Protegendo a plataforma de embarques, e unindo o sobrado e os anexos 1 e 3, temos uma longa cobertura (“marquise”).

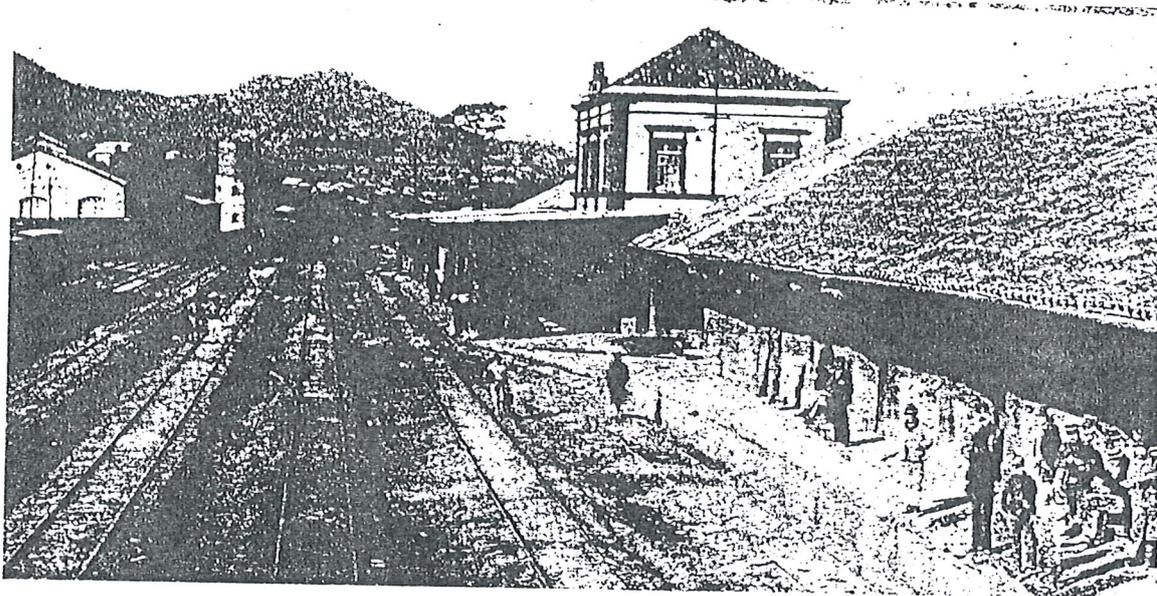
Fonte: *Acervo da SUCV*



Detalhe da "Planta das propriedades da VFRGS em Santa Maria - 27/08/ 1920

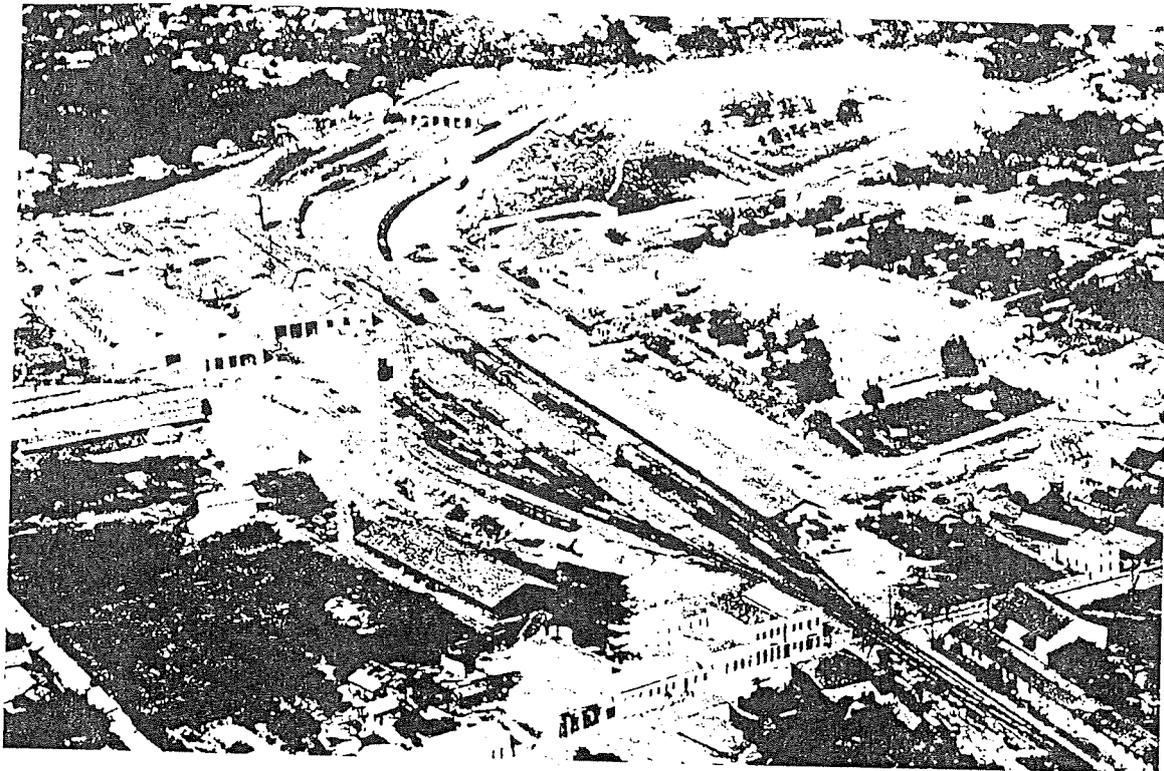


O conjunto na década de 20

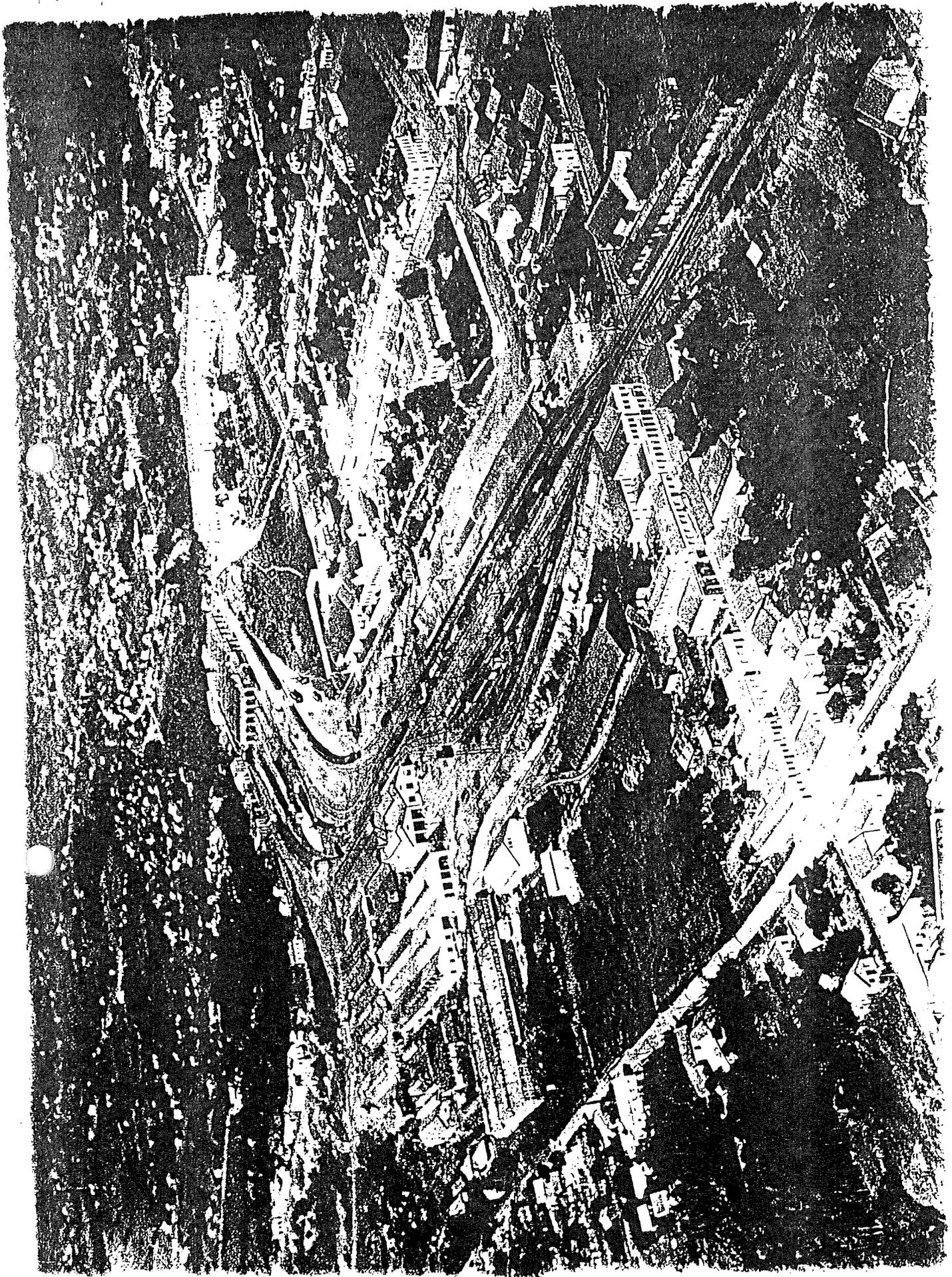


Fonte: *O Rio Grande do Sul: completo estudo sobre o estado*

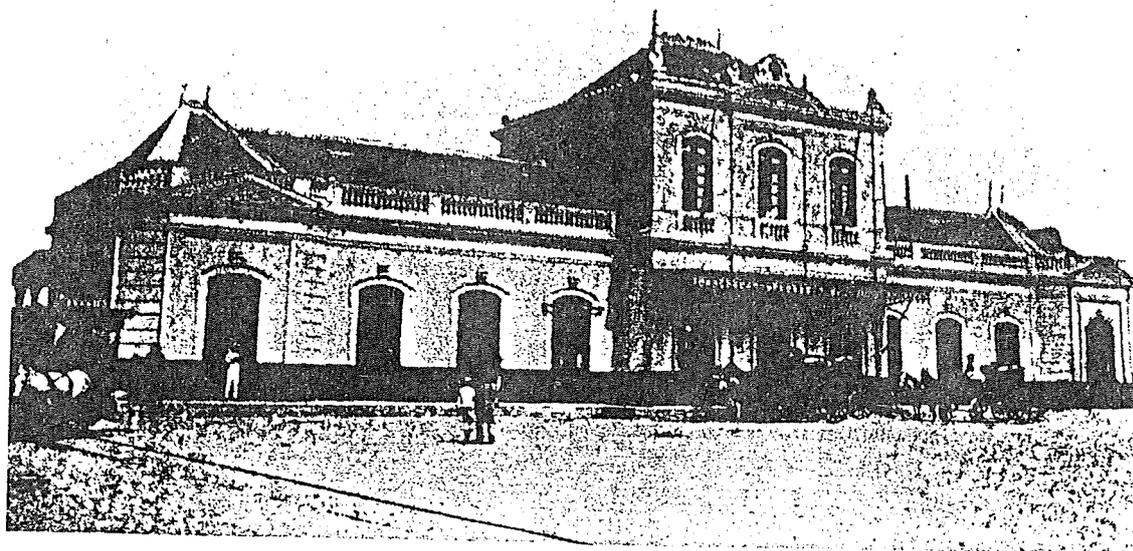
O conjunto na década de 20 (II)



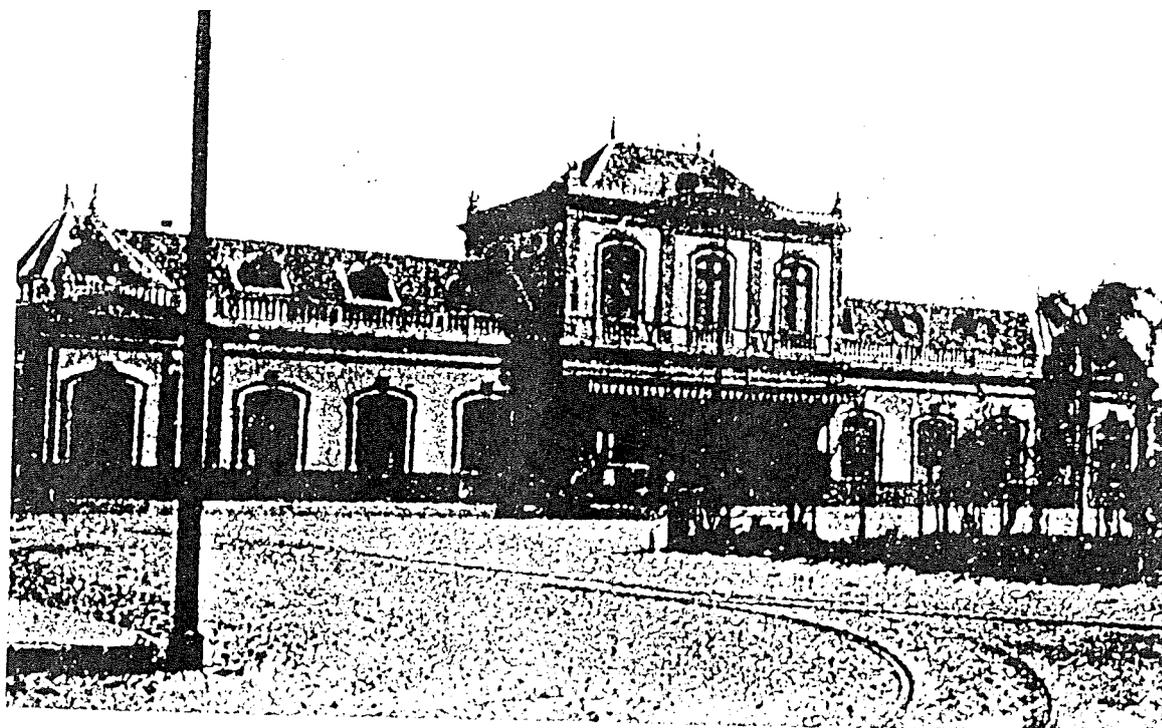
Fonte: arquivo ARS



Modelo de estação da ferrovia Rio Grande-Cacequi

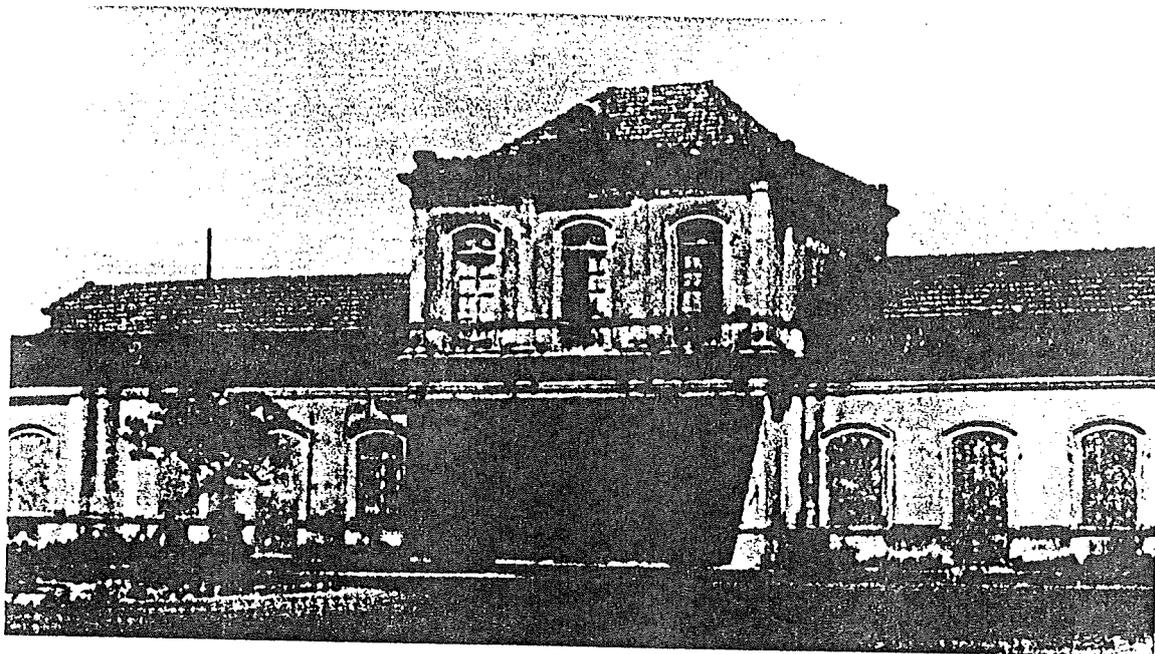


Estação de Pelotas em 1912.  
Fonte: *Cartão Postal, A Miscellanea*



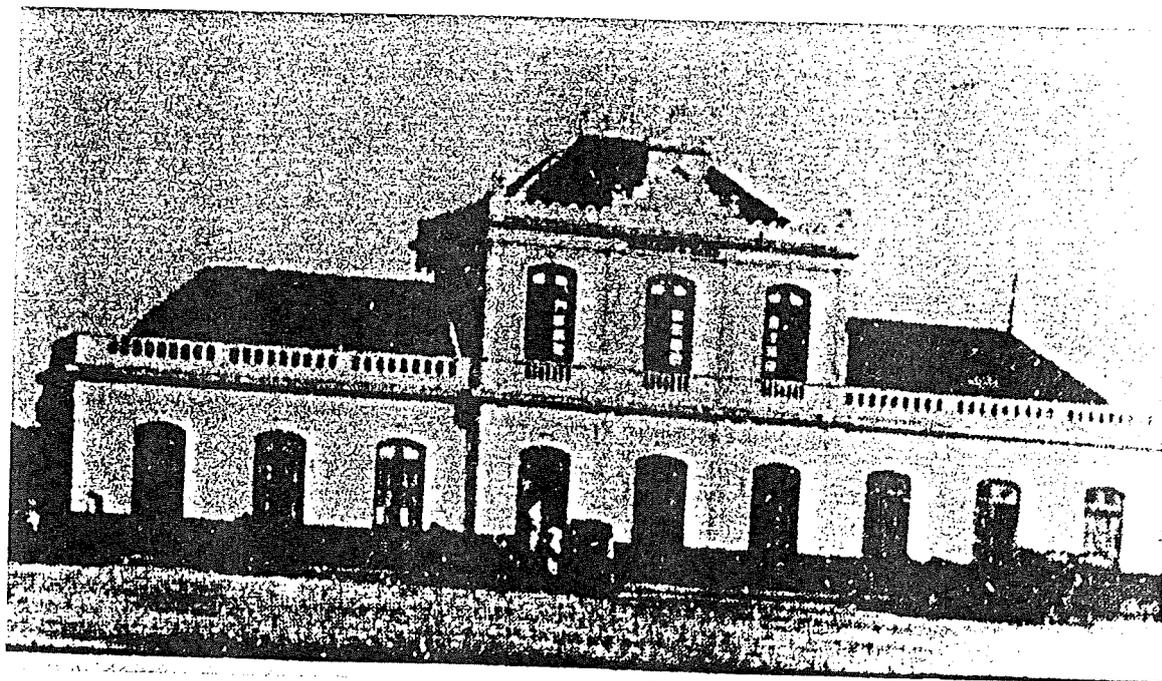
Estação de Rio Grande em 1922.  
Fonte: *O Rio Grande do Sul: completo estudo sobre o estado.*

Modelo de estação da ferrovia Rio Grande-Cacequi



Estação de Pelotas em 1999.

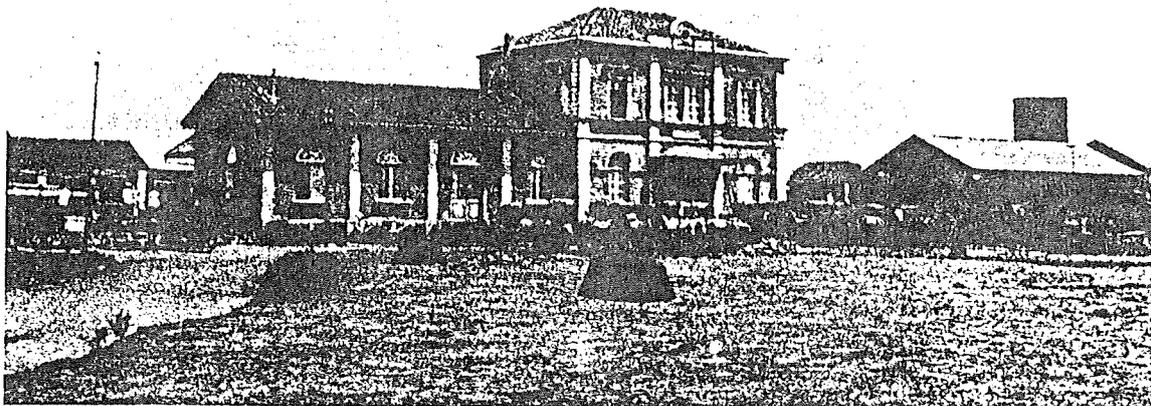
Fonte: *100 imagens da arquitetura pelotense*



Estação de Bagé.

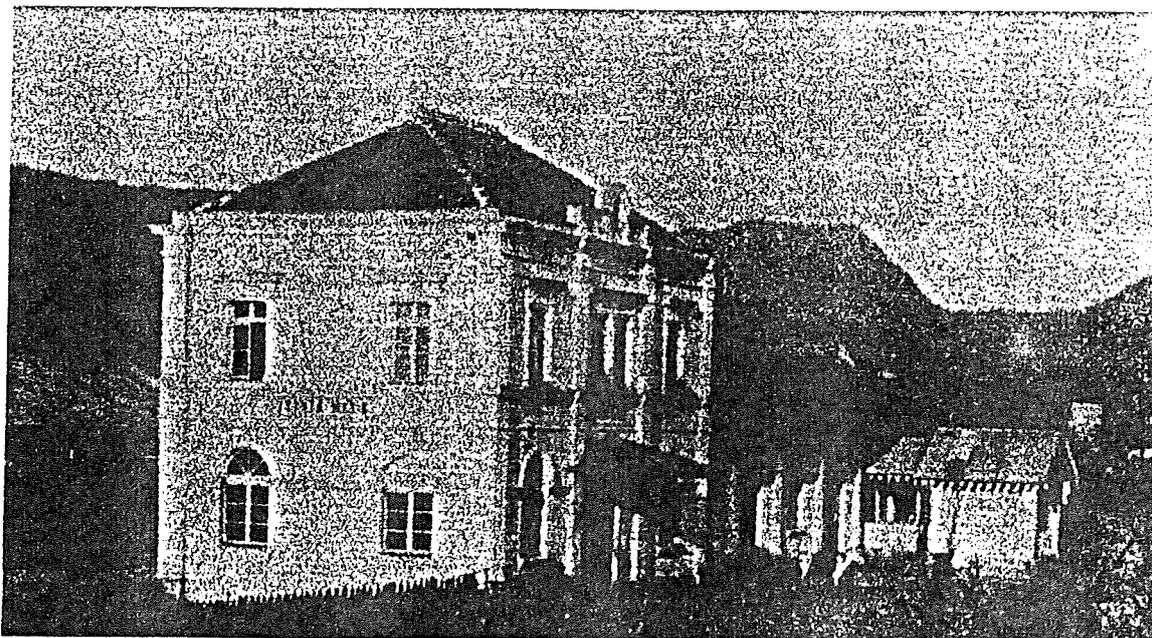
Fonte: *Bagé: relatos de sua história.*

Modelo de estação da ferrovia Porto Alegre-Uruguaiana



Estação de Cachoeira.

Fonte: *Cachoeira do Sul, Princesa do Jacuí*



Estação de Santa Maria.

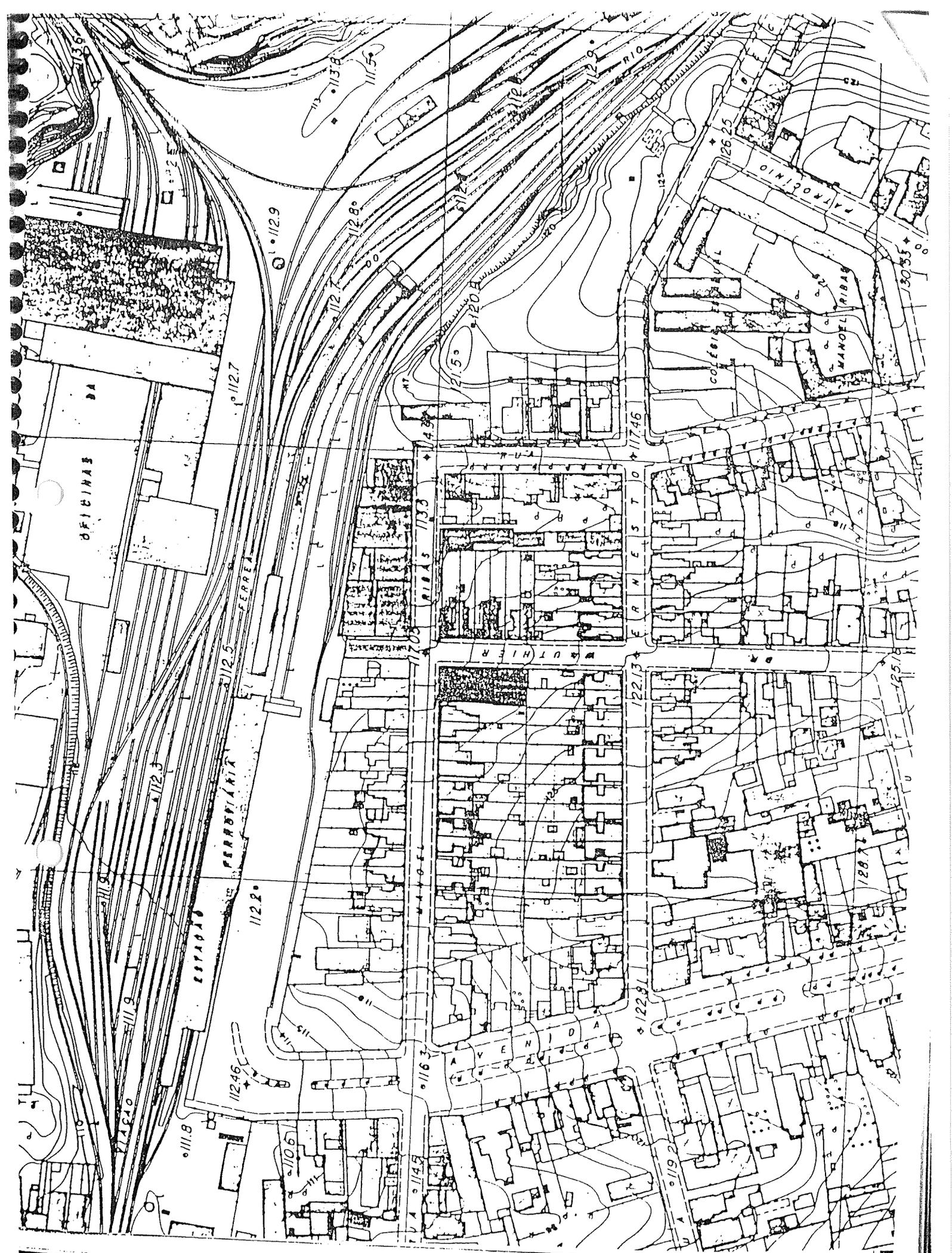
Fonte: *Santa Maria: relatos e impressões de viagem.*

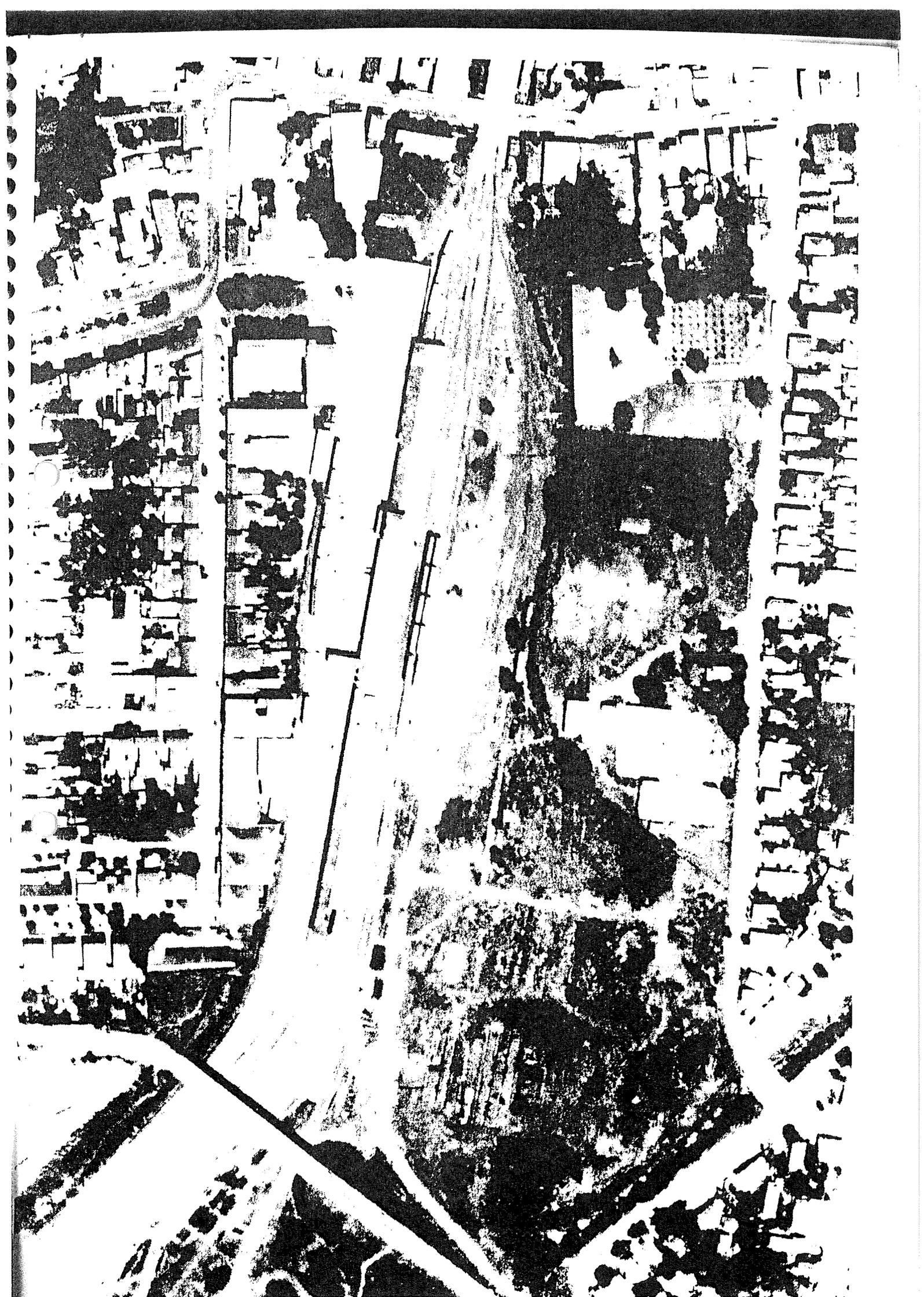
Bibliografia pesquisada:

- ABREU, José Pacheco de (org.). **Album ilustrativo comemorativo do 1º centenário da emancipação política do município de Santa Maria**. Santa Maria: 1958.
- ANDRADE, Rodrigo Melo Franco de. **Rodrigo e o SPHAN**. Rio de Janeiro: SPHAN, 1987.
- BEBER, Cirilo Costa. **Santa Maria 200 anos**. Santa Maria: Pallotti, 1998.
- BELTRÃO, Romeu. **Cronologia histórica de Santa Maria**. Santa Maria: Pallotti, 1958.
- CASTRO, Sonia Rabello. **O estado na preservação de bens culturais**. Rio de Janeiro: Renovar, 1991.
- CENTRO de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul. Catálogo.
- COSTA, Alfredo R. da (org.). **O Rio Grande do Sul: completo estudo sobre o estado**. Porto Alegre: Globo, 1922.
- CREA. **Norma de fiscalização 02/94: monumentos**.
- FABRIS, Annateresa (org.). **Ecletismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Nobel, 1987.
- FONSECA, Maria Cecília L. **O patrimônio em processo**. Rio de Janeiro: IPHAN, 1997.
- GUTIERREZ, Ramón. **Arquitetura Latino-Americana: textos para reflexão e polêmica**. São Paulo: Nobel, 1989.
- ISAIA, Antônio. In. **Santa Maria: livro guia geral – 1983**. Santa Maria, 1983.
- LEMIESZEK, Cláudio de Leão. **Bagé: relatos de sua história**. Porto Alegre: Martins, 1997.
- MARCHIORI, José N. Cardoso e NOAL FILHO, Valter Antonio. **Santa Maria: relatos e impressões de viagem**. Santa Maria: Editora da UFSM, 1997.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1984.
- PMSM. Processo de tombamento da Vila Belga.
- RITZEL, Mirian R. Machado e SCHUH, Angela Schumacher. **Cachoeira do Sul: Princesa do Jacuí**. Porto Alegre: Martins, 1997.  
Santa Maria: UFSM, 1999.
- SCHLEE, Andrey Rosenthal e MOURA, Rosa M. G. Rolim de. **100 imagens da arquitetura pelotense**. Pelotas: Pallotti, 1998.
- SILVA, Geraldo Gomes da. **A arquitetura do ferro no Brasil**. São paulo: Nobel, 1986.
- SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Nacional, 1974.
- VIVAR, Jorge Eduardo E. et alii. **Guia do Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria**.

PROCESSO DE TOMBAMENTO  
DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE SANTA MARIA

ANEXO 1 – FICHAS DO INVENTÁRIO





# INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE SANTA MARIA

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO - UFSM

1. MUNICÍPIO: *Santa Maria RS*

DENOMINAÇÃO: *Estação Férrea*

ENDEREÇO: *Largo da Estação*

URBANO  RURAL

2.

3. TIPOLOGIA: *Prédio público*

4. ENTORNO:

HOMOGÊNEO DE ÉPOCA

HETEROGÊNEO  OBS.:

DESCARACTERIZADO

5. USO ATUAL:

DESOCUPADO  RUÍNA

7. Nº DE PAVIMENTOS: *dois*

PORÃO

SÓTÃO

OUTROS

6. FACHADA PRINCIPAL:

DATAÇÃO: *provavelmente 1855*

MATERIAL PREDOMINANTE: *argamassa rebocada e pintada*

abertura	RETA	A.ABAT.	A. PLENO	A. OGIVAL	OUTROS
JANELA	4		1		
PORTA			2		

9. ESTRUTURA: *Alvenaria Autoportante*

8. COBERTURA:

Nº DE ÁGUAS: *quatro*

COM BEIRAL

COM PLATIBANDA

Telha CANAL

Telha FIBROCIMENTO

Telha de ZINCO

10. OUTROS ELEMENTOS EXTERNOS:

*elementos de massa emoldurando os vãos*

*bandeira sobre as aberturas*

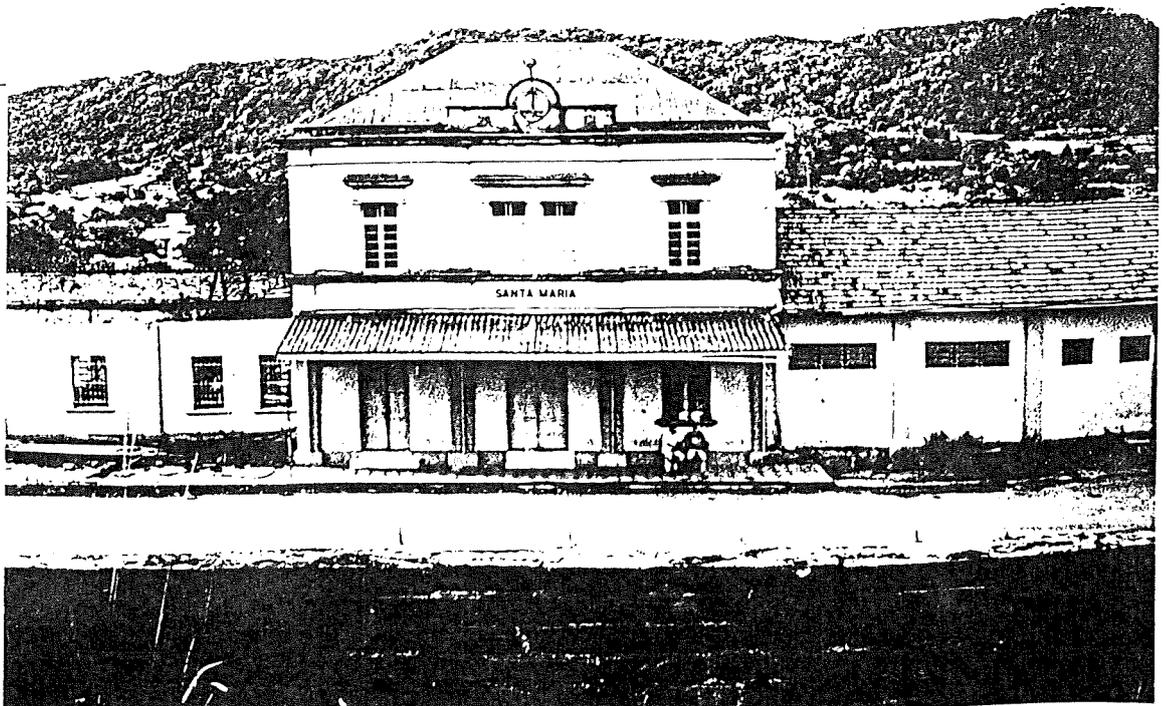
*marquise*

11. SITUAÇÃO E LOCALIZAÇÃO:

12. OBSERVAÇÕES:

*Necessidade recuperação urgente*

13. FOTO:



# INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE SANTA MARIA

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO - UFSM

1. MUNICÍPIO: *Santa Maria RS*

DENOMINAÇÃO: *Estação Férrea – pavilhão 1*

ENDEREÇO: *Largo da Estação*

URBANO ( *X* )

RURAL ( )

2.

3. TIPOLOGIA: *Predio publico (armazém)*

4. ENTORNO:

HOMOGENEO DE ÉPOCA ( *X* )

HETEROGÊNEO ( ) OBS.:

DESCARACTERIZADO ( )

5. USO ATUAL:

DESOCUPADO ( *x* )

RUÍNA ( )

7. Nº DE PAVIMENTOS: *um*

PORÃO ( )

SÓTÃO ( )

OUTROS

6. FACHADA PRINCIPAL:

DATAÇÃO: *década de 1910*

MATERIAL PREDOMINANTE: *argamassa rebocada e pintada*

abertura	RETA	A.ABAT.	A. PLENO	A. OGIVAL	OUTROS
JANELA	7				
PORTA					

9. ESTRUTURA: *Alvenaria Autoportante*

8. COBERTURA:

Nº DE ÁGUAS: *duas*

COM BEIRAL ( *x* )

COM PLATIBANDA ( )

Telha CANAL

Telha FIBROCIMENTO

Telha de ZINCO

Telha FRANCESA

*X*

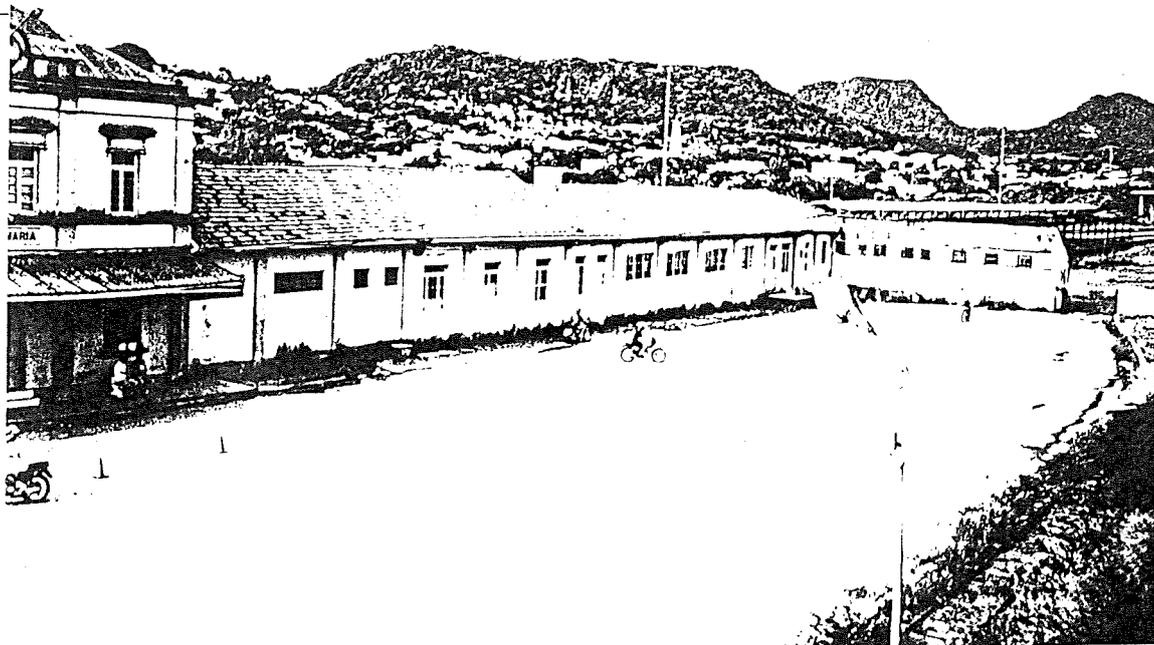
10. OUTROS ELEMENTOS EXTERNOS:

11. SITUAÇÃO E LOCALIZAÇÃO:

12. OBSERVAÇÕES:

*Necessidade restauração urgente, as aberturas originais foram substituídas.*

13. FOTO:



# INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE SANTA MARIA

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO - UFSM

1. MUNICÍPIO: *Santa Maria RS*

DENOMINAÇÃO: *Estação Férrea - pavilhão 2*

ENDEREÇO: *Largo da Estação*

URBANO  RURAL

2.

3. TIPOLOGIA: *Predio publico (armazém)*

4. ENTORNO:

HOMOGENEO DE ÉPOCA

HETEROGENEO  OBS.:

DESCARACTERIZADO

5. USO ATUAL:

DESOCUPADO  RUINA

6. FACHADA PRINCIPAL: DATAÇÃO: *década de 1910*

MATERIAL PREDOMINANTE: *argamassa rebocada e pintada*

abertura	RETA	A. ABAT.	A. PLENO	A. OGIVAL	OUTROS
JANELA	4				
PORTA	4				

7. Nº DE PAVIMENTOS: *um*

PORÃO

SÓTÃO

OUTROS

8. COBERTURA:

Nº DE ÁGUAS: <i>duas</i>	Telha CANAL	
COM BEIRAL <input checked="" type="checkbox"/>	Telha FIBROCIMENTO	X
COM PLATIBANDA <input type="checkbox"/>	Telha de ZINCO	
	Telha FRANCESA	

9. ESTRUTURA: *Alvenaria Autoportante*

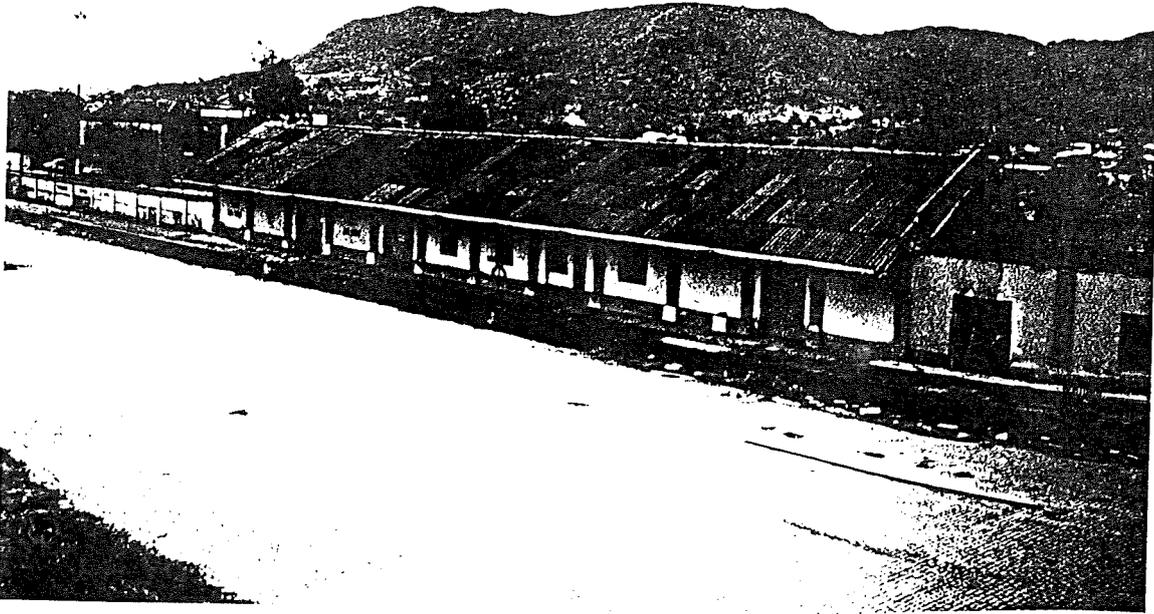
10. OUTROS ELEMENTOS EXTERNOS:

11. SITUAÇÃO E LOCALIZAÇÃO:

12. OBSERVAÇÕES:

*Necessidade restauração urgente, as aberturas originais foram substituídas.*

13. FOTO:



# INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE SANTA MARIA

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO - UFSM

1. MUNICÍPIO: *Santa Maria RS*

DENOMINAÇÃO: *Estação Férrea – pavilhão 3*

ENDEREÇO: *Largo da Estação*

URBANO (X) RURAL ( )

2. \_\_\_\_\_

3. TIPOLOGIA: *Prédio público (armazém)*

4. ENTORNO:

HOMOGENEO DE ÉPOCA (X)

HETEROGENEO ( ) OBS.:

DESCARACTERIZADO ( )

5. USO ATUAL:

DESOCUPADO (X) RUÍNA ( )

7. Nº DE PAVIMENTOS: *um*

PORÃO ( )

SÓTÃO ( )

OUTROS \_\_\_\_\_

6. FACHADA PRINCIPAL:

DATAÇÃO: *década de 1920*

MATERIAL PREDOMINANTE: *argamassa rebocada e pintada*

abertura	RETA	A. ABAT.	A. PLENO	A. OGIVAL	OUTROS
JANELA	8				
PORTA	2				

9. ESTRUTURA: *Alvenaria Autoportante*

8. COBERTURA:

Nº DE ÁGUAS: *duas*

COM BEIRAL (X)

COM PLATIBANDA ( )

Telha CANAL

Telha FIBROCIMENTO

Telha de ZINCO

Telha FRANCESA

X

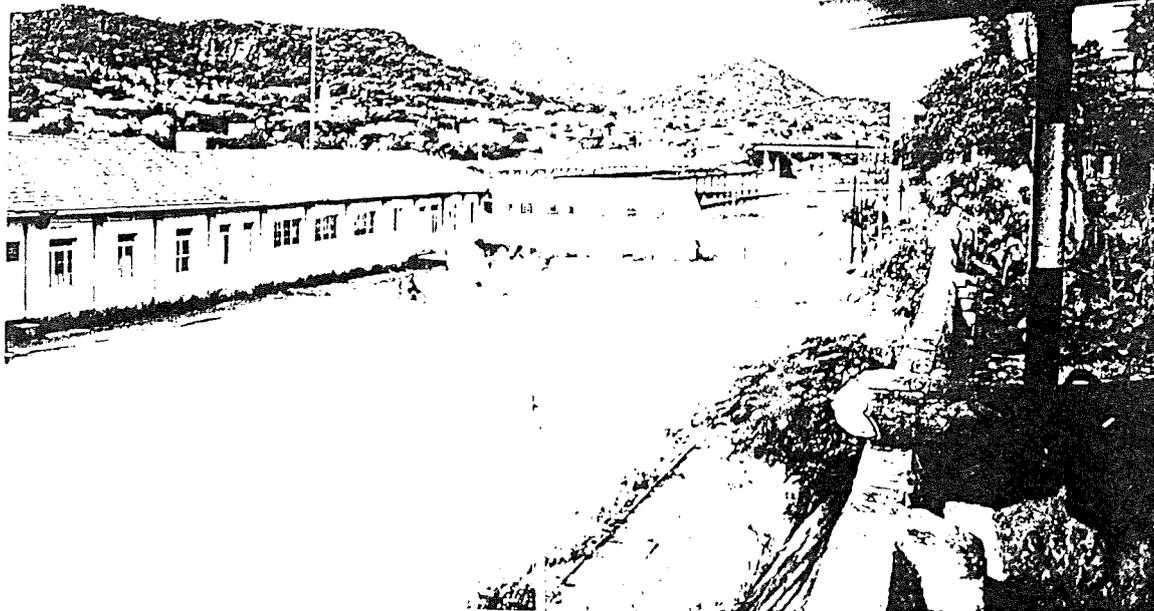
10. OUTROS ELEMENTOS EXTERNOS:

11. SITUAÇÃO E LOCALIZAÇÃO:

12. OBSERVAÇÕES:

*Necessidade restauração urgente, as aberturas originais foram substituídas.*

13. FOTO:



# INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE SANTA MARIA

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO - UFSM

1. MUNICÍPIO: *Santa Maria RS*

DENOMINAÇÃO: *Estação Férrea – pavilhão 4*

ENDEREÇO: *Largo da Estação*

URBANO (X) RURAL ( )

2.

3. TIPOLOGIA: *Prédio público (armazém)*

4. ENTORNO:

HOMOGÊNEO DE ÉPOCA (X)

HETEROGÊNEO ( ) OBS.:

DESCARACTERIZADO ( )

5. USO ATUAL:

DESOCUPADO ( ) RUÍNA (X)

7. Nº DE PAVIMENTOS: *um*

PORÃO ( )

SÓTÃO ( )

OUTROS

6. FACHADA PRINCIPAL:

DATAÇÃO: *década de 1920*

MATERIAL PREDOMINANTE: *argamassa rebocada e pintada*

abertura	RETA	A. ABAT.	A. PLENO	A. OGIVAL	OUTROS
JANELA	6				
PORTA	2				

9. ESTRUTURA: *Alvenaria Autoportante*

8. COBERTURA:

Nº DE ÁGUAS: *duas (incendiadas)*

COM BEIRAL (X)

COM PLATIBANDA ( )

Telha CANAL

Telha FIBROCIMENTO

Telha de ZINCO

Telha FRANCESA

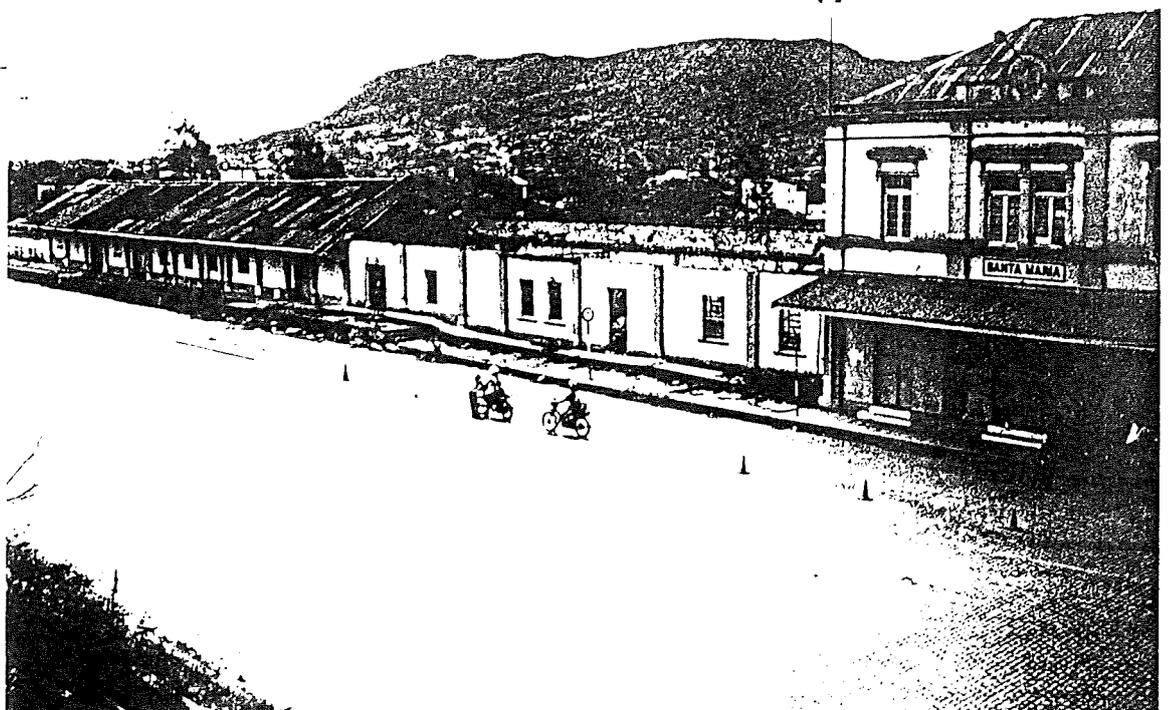
10. OUTROS ELEMENTOS EXTERNOS:

11. SITUAÇÃO E LOCALIZAÇÃO:

12. OBSERVAÇÕES:

*Necessidade restauração urgente, encontra-se em ruínas devido a um incêndio.*

13. FOTO:



# INVENTÁRIO DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE SANTA MARIA

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO - UFSM

1. MUNICÍPIO: *Santa Maria RS*

DENOMINAÇÃO: *Estação Férrea – plataforma coberta*

ENDEREÇO: *Estação*

URBANO (  )

RURAL (  )

2.

3. TIPOLOGIA: *plataforma coberta*

4. ENTORNO:

HOMOGENEO DE ÉPOCA (  )

HETEROGENEO (  ) OBS.:

DESCARACTERIZADO (  )

5. USO ATUAL:

DESOCUPADO (  )

RUÍNA (  )

7. Nº DE PAVIMENTOS: *um*

PORÃO (  )

SÓTÃO (  )

OUTROS

6. FACHADA PRINCIPAL:

DATAÇÃO:

MATERIAL PREDOMINANTE: *argamassa rebocada e pintada*

abertura	RETA	A.ABAT.	A. PLENO	A.OGIVAL	OUTROS
JANELA					
PORTA					

9. ESTRUTURA: *ferro*

8. COBERTURA:

Nº DE ÁGUAS: *quatro*

COM BEIRAL (  )

COM PLATIBANDA (  )

Telha CANAL

Telha FIBROCIMENTO

Telha de ZINCO

Telha FRANCESA

10. OUTROS ELEMENTOS EXTERNOS:

*Plataforma de embarque com cobertura apoiada em estrutura metálica*

11. SITUAÇÃO E LOCALIZAÇÃO:

12. OBSERVAÇÕES:

*Necessidade restauração urgente..*

13. FOTO:



PROCESSO DE TOMBAMENTO  
DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE SANTA MARIA

ANEXO 2 – LEI MUNICIPAL 2255/82

LEI MUNICIPAL Nº 2255/82,  
DE 25.05.1982

DISPÕE SOBRE A PROTEÇÃO  
DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO  
E CULTURAL DO MUNICÍPIO  
DE SANTA MARIA.

GETÚLIO MÁRIO ZANCHI,  
Prefeito Municipal de Santa Maria,  
Estado do Rio Grande do Sul.

Faço saber, de conformidade  
com o que determina a Lei Orgânica  
do Município, em seu Art. 84,  
Inciso VI, que a Câmara de  
Vereadores aprovou e eu sanciono  
e promulgo a seguinte,

LEI:

CAPÍTULO - I  
DO PATRIMÔNIO  
HISTÓRICO E CULTURAL  
DO MUNICÍPIO

Art. 1º - Constitui o Patrimônio  
Histórico e Cultural do Município  
o conjunto de bens móveis e  
imóveis existentes em seu território  
e que, por sua vinculação a fatos  
pretéritos memoráveis e a fatos  
atuais significativos, ou por  
seu valor cultural, seja de interesse  
público conservar e proteger  
contra a ação destruidora decorrente  
da atividade humana e do passar  
do tempo.

PARÁGRAFO ÚNICO - Os  
bens a que se refere o presente artigo  
passarão a integrar o Patrimônio  
Histórico e Cultural mediante  
sua inscrição, isolada ou agrupada,  
no Livro Tombo.

Art. 2º - A presente Lei se aplica,  
no que couber, as coisas pertencentes  
às pessoas naturais ou jurídicas  
de Direito Privado ou de  
Direito Público interno.

PARÁGRAFO ÚNICO - Exce-  
tuam-se as obras de origem estrangeira  
que:

I - pertençam as representações  
diplomáticas ou consulares acri-  
tadas ao País;

II - adornem quaisquer veículos  
pertencentes a empresas estrangeiras  
que façam carreira no País;

III - se incluam entre os bens  
referidos no artigo 10 da Lei de  
Introdução do Código Civil Brasileiro  
e que continuem sujeitas à  
lei pessoal do proprietário;

IV - pertençam a casa do comércio  
de objetos históricos ou  
artísticos;

V - tenham sido trazidas para  
exposições comemorativas, educa-  
tivas e comerciais;

VI - tenham sido importadas  
por empresas estrangeiras expressamente  
para adorno de seus respec-

tivos estabelecimentos;

VII - sejam as partes integrantes  
de acervos comercializados em  
feiras públicas, reconhecidas pelo  
Município.

CAPÍTULO - II  
DO TOMBAMENTO

Art. 3º - Compete à Secretaria  
Municipal de Educação e Cultura,  
SMEC, através de órgão próprio,  
proceder o tombamento provisório  
dos bens a que se refere o artigo 1º  
desta Lei, bem como o definitivo,  
mediante a aprovação da Câmara  
de Vereadores, com sua inscrição  
no respectivo livro.

PARÁGRAFO ÚNICO - Os vereadores  
poderão tomar a iniciativa de  
propor o tombamento definitivo  
que deverá ser aprovado por 2/3  
dos membros da Câmara Municipal.

Art. 4º - Para a validade do  
processo de tombamento indispensável  
a notificação da pessoa a quem  
pertencer, ou em sua posse estiver  
o bem.

Art. 5º - Através da notificação  
por mandado, o proprietário, possuidor  
ou detentor do bem deverá ser  
cientificado os atos e termos do  
processo:

I - pessoalmente, quando domiciliado  
no Município;

II - por carta registrada com  
aviso de recepção, quando domiciliada  
fora do Município;

III - por edital:

a) quando desconhecido ou incerto;

b) quando ignorado, incerto  
ou inacessível o lugar em que se  
encontrar;

c) quando a notificação for para  
conhecimento do público em geral,  
ou sempre que a publicidade seja  
essencial à finalidade do mandato;

d) quando a demora da notificação  
pessoal puder prejudicar seus  
efeitos;

e) nos casos expressos em Lei.

PARÁGRAFO ÚNICO - As  
entidades de Direito Público serão  
notificadas na pessoa do titular  
do órgão a quem pertencer ou sob  
cuja guarda estiver o bem.

Art. 6º - O mandado de notificação  
do tombamento deverá conter:

I - o nome do órgão do qual  
promana o ato, do proprietário,  
possuidor ou detentor do bem a  
qualquer título assim como os  
respetivos endereços;

II - os fundamentos de fato e  
de direito que justificam e autorizam  
o tombamento;

III - a descrição do bem quanto  
ao:

a) gênero, espécie, qualidade,  
quantidade, estado de conservação;

b) lugar e que se encontre;

c) valor.

IV - as limitações, obrigações  
ou direitos que decorram do  
tombamento e as cominações;

V - a advertência de que o bem  
será definitivamente tombado e  
integrado ao Patrimônio Histórico  
e Cultural do Município notificando  
o anuir tácita ou expressamente  
ao ato, no prazo de 15 (quinze)  
dias, contados do recebimento da  
notificação;

VI - a data e a assinatura da  
autoridade responsável.

PARÁGRAFO ÚNICO - Em  
se tratando só de terreno, se está  
situado no lado par ou ímpar do  
logradouro, em que quadra e que  
distância métrica o separa da edificação  
ou da esquina mais próxima.

Art. 7º - Proceder-se-á também  
o tombamento dos bens mencionados  
no artigo 1º sempre que o proprietário  
o requerer e, a juízo do competente  
órgão consultivo, os mesmos se  
revestirem dos requisitos necessários  
para integrar o Patrimônio Histórico  
e Cultural do Município.

PARÁGRAFO ÚNICO - O  
pedido deverá ser instruído com  
os documentos indispensáveis,  
devendo constar as especificações  
do objeto contidas no inciso III  
do artigo 6º e a consignação do  
requerente de que assume o compromisso  
de conservar o bem, sujeitando-se  
às legais, cominações ou apontar  
os motivos que o impossibilitem  
para tal.

Art. 8º - No prazo do artigo  
6º, V, o proprietário, possuidor  
ou detentor do bem poderá opor-se  
ao tombamento definitivo através  
de impugnação interposta por  
petição que será autuada em  
apenso ao processo principal.

Art. 9º - A impugnação deverá  
conter:

I - a qualificação e a titularidade  
do impugnante em relação ao bem;

II - a descrição e a caracterização  
do bem, na forma prescrita pelo  
artigo 6º, III;

III - os fundamentos de fato e  
de direito pelos quais se opõe ao  
tombamento que necessariamente  
deverão passar sobre;

a) a inexistência ou nulidade  
da notificação;

b) a exclusão do bem dentre  
os mencionados no artigo 1º;

c) a perda ou perecimento do  
bem;

d) ocorrência de erro substancial  
contido na descrição do bem.

IV - as provas que demonstram  
a veracidade dos fatos alegados.

Art. 10 - Será liminarmente  
rejeitada a impugnação quando:

I - intempestiva;

II - Não se fundar em qualquer  
dos fatos mencionados no inciso  
III, artigo anterior;

III - houver manifesta ilegitimidade  
do impugnante ou carência de  
interesse processual.

Art. 11 - Recebida a impugnação,  
será determinada:

I - a expedição ou a renovação  
do mandado de notificação do  
tombamento, no caso da letra "a",  
do inciso III, do artigo 9º;

II - a remessa dos autos, nos demais casos, ou órgão consultivo para, no prazo de quinze (15) dias, emitir pronunciamento fundamentado sobre a matéria de fato e de direito argüida na impugnação, podendo ratificar, retilificar ou suprir o que for necessário para a efetivação do tombamento e à regularidade do processo.

Art. 12 - findo o prazo do artigo precedente, os autos serão levados à conclusão do Poder Executivo, com prévia aprovação da Câmara de Vereadores.

**PARÁGRAFO ÚNICO** - O prazo para a decisão final será de 30 (trinta) dias interromper-se-á sempre que os autos estiverem baixados em diligência.

Art. 13 - Decorrido o prazo do artigo 6º, V, sem que haja sido oferecida a impugnação ao tombamento, o órgão próprio, através de simples despacho, declarará definitivamente tombado o bem e mandará que se proceda à sua inscrição no respectivo livro.

**PARÁGRAFO ÚNICO** - Em se tratando de bem imóvel, promover-se-á a averbação do tombamento no Registro de Imóveis, à margem da transcrição do domínio, para que se produzam os efeitos legais. Igual providência será tomada em relação aos imóveis vizinhos do prédio tombado.

### CAPÍTULO - III EFEITOS DO TOMBAMENTO

Art. 14 - Os bens tombados deverão ser conservados e em nenhuma hipótese poderão ser demolidos, destruídos ou mutilados.

**PARÁGRAFO ÚNICO** - As obras de restauração só poderão ser iniciadas mediante prévia comunicação e autorização do órgão competente.

Art. 15 - No caso de perda, extravio, furto ou perecimento do bem, deverá o proprietário, possuidor ou detentor do mesmo comunicar o fato no prazo de 48 (quarenta e oito) horas.

**PARÁGRAFO ÚNICO** - Verificada a urgência para a realização de obras para conservação ou restauração em qualquer bem tombado, poderá o órgão público tomar a iniciativa de projetá-las, independentemente da comunicação do proprietário.

Art. 16 - Sem prévia autorização, não poderá ser executada qualquer obra nas vizinhanças do imóvel tombado que lhe possa impedir de reduzir a visibilidade ou ainda que, a juízo do órgão consultivo, não se harmonize com o aspecto estético ou paisagístico do bem tombado.

§ 1º - A vedação contida no presente artigo estende-se à colocação de painéis de propaganda, tapumes ou qualquer outro objeto.

§ 2º - Para que se produzam os efeitos deste artigo, o órgão consultivo deverá definir os imóveis da vizinhança que sejam afetados pelo tombamento, devendo ser notificados seus proprietários quer do tombamento, quer das restrições a que sejam afetados pelo tombamento, devendo ser notificados seus proprietários quer do tombamento, quer das restrições a que se deverão sujeitar. Decorrido o prazo do artigo 6º V, sem impugnação, proceder-se-á a averbação a que alude o artigo 13, parágrafo único.

Art. 17 - O bem imóvel tombado não poderá ser retirado do Município, salvo por curto prazo e com a finalidade de intercâmbio cultural, a juízo do órgão competente.

Art. 18 - Para efeito de imposição das sanções previstas nos artigos 165 e 166 do Código Penal e suas extensões a todo aquele que destruir, inutilizar ou alterar os bens tombados, o órgão competente comunicará o fato ao Ministério Público, sem prejuízo da multa aplicável nos casos de reparação, pintura e restauração sem autorização prévia do Poder Público.

Art. 19 - Cancelar-se-á o tombamento:

I - por interesse público;

II - a pedido do proprietário e comprovado o desinteresse público na conservação do bem;

III - Em qualquer dos casos, deverá ser apreciado pela Câmara de Vereadores e aprovado por 2/3 de seus membros.

### CAPÍTULO - IV DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 20 - O Poder Executivo providenciará a realização de convênios com a União e o Estado, bem como de acordos em pessoas naturais e jurídicas de Direito Privado, visando à plena consolidação dos objetivos da presente Lei.

Art. 21 - A legislação federal e estadual será aplicada;

Art. 22 - Fica o Poder Executivo autorizado a regulamentar a presente Lei no que se fizer necessário, fazendo constar do respectivo decreto as medidas punitivas a serem impostas aos infratores. É fixado em 120 (cento e vinte) dias o prazo para regulamentação.

Art. 23 - Esta Lei entra em vigor na data de sua promulgação.

Art. 24 - Revogam-se as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal, em Santa Maria, aos vinte e cinco (25) dias do mês de maio do ano de mil novecentos e oitenta e dois (1982).

Getúlio Mario Zanchi  
Prefeito Municipal

PROCESSO DE TOMBAMENTO  
DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE SANTA MARIA

ANEXO 3 – LEI MUNICIPAL 4000/96

LEI MUNICIPAL Nº 4009/96, DE 21.10.1996

"CONSIDERA PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DO MUNICÍPIO, A MANCHA FERROVIÁRIA DE SANTA MARIA"

JOSÉ HAIDAR FARRET, Prefeito Municipal de Santa Maria, Estado do Rio Grande do Sul.

FAÇO SABER, de conformidade com o que determina a Lei Orgânica do Município, em seu Artigo 99, Inciso III, que a Câmara de Vereadores aprovou o Projeto de Lei de autoria da Vereadora Maria Gessi Bento e Vereador Paulo Pimenta e EU sanciono e promulgo a seguinte

LEI:

Art. 1º - Fica considerado Patrimônio Histórico e Cultural do Município de Santa Maria, parte da Mancha Ferroviária, que engloba o Prédio da Estação Férrea; as Construções de Apoio: a Garagem e os Antigos Depósitos com frente para o Largo; o próprio Largo e o Muro de Pedras que o limita.

Art. 2º - Fica o Executivo Municipal obrigado a determinar a abertura do Processo Administrativo de Tombamento, através da Secretaria de Município da Cultura, conforme legislação vigente.

Parágrafo único - Durante o Processo Administrativo, através de notificação por mandado, ser cientificado Rede Ferroviária federal dos atos e termos do Processo de Tombamento.

Art. 3º - Decorrido o prazo do processo sem que haja sido oferecida a impugnação ao tombamento, proceder o Município averbação do tombamento de parte do patrimônio da Rede Ferroviária Federal, conforme caput do artigo 1º, no Registro de Imóveis, margem da transcrição de domínio, para que se traduzam os efeitos legais.

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

**Gabinete do Prefeito Municipal, em Santa Maria, aos vinte e um (21) dias do mês de outubro do ano de mil novecentos e noventa e seis (1996).**

**JOSÉ HAIDAR FARRET**  
**Prefeito Municipal**

PROCESSO DE TOMBAMENTO  
DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE SANTA MARIA

ANEXO 4 – NORMA DE FISCALIZAÇÃO 02/94



**CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA DO RIO GRANDE DO SUL**  
ÓRGÃO DE DIREITO PÚBLICO FEDERAL DOS PROFISSIONAIS DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA  
Rua Guilherme Alves, 1010 - Fone: 336-2577 - 90680-000 - P. Alegre - RS

## **NORMA DE FISCALIZAÇÃO Nº 02/94**

### **MONUMENTOS**

Define critérios, parâmetros e atribuições para fiscalização e Anotações de Responsabilidade Técnica - ART, para atividades de projeto e execução de obras em monumentos.

A Câmara de Arquitetura do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Rio Grande do Sul, no uso de suas atribuições regulamentares conferidas pelo Artigo 46, Alínea "e", da Lei Nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966;

- Considerando as atribuições dos profissionais de Arquitetura conforme o Artigo 20 da Resolução 218, de 29 de junho de 1978 e Artigo 30 do Decreto 23.562 de 11 de dezembro de 1988;

- Considerando que o currículo mínimo dos Cursos de Arquitetura, fixado pelo Conselho Federal de Educação, oferece aos profissionais egressos destes, a formação adequada para a prática neste domínio;

Considerando a definição tradicional de MONUMENTO como obra ou construção destinada a transmitir à posteridade a memória de fato ou pessoa notável. Num segundo sentido, todo edifício magestoso ou obra notável;

Considerando que as obras de arte ao ar livre, de caráter público ou privado, tais como: os parques, os jardins, as esculturas, as placas, os painéis, e os arrefeitos, manifestações inerentes também nas atividades dos Artistas Plásticos;





**CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA DO RIO GRANDE DO SUL**  
ÓRGÃO DE DIREITO PÚBLICO FEDERAL DOS PROFISSIONAIS DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA  
Rua Guilherme Alves, 1010 - Fone: 336-2577 - 90690-000 - P. Alegre - RS

3

- Considerando a necessidade de estabelecer critérios para definir a Responsabilidade Técnica (R.T.) das atividades de projeto na área dos monumentos, deliberação tomada na Sessão de Câmara de Nº 606, em 03 de fevereiro de 1994;

- Considerando que os projetos e execuções nestas atividades estão sujeitas à Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, conforme as disposições da Lei Nº 6.496, de 27 de dezembro de 1977;

- Considerando também a necessidade de normatizar a multidisciplinaridade nas tarefas relativas à preservação, conservação e valorização dos monumentos, conforme o Artigo 2º da CARTA DE VENEZA, no qual reconhece-se que **"a conservação e a restauração de monumentos constituem disciplina que apela para todas as ciências e todas as técnicas, que possam contribuir para o estudo e salvaguarda do patrimônio monumental"**.

**RESOLVE ESTABELEECER A SEGUINTE NORMA:**

Artigo 1º - Estão obrigados a registro no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Rio Grande do Sul os profissionais e firmas que se dediquem ao projeto e execução de qualquer atividade relacionada a monumento.

Parágrafo Único - A noção de monumento aplicável a este artigo engloba os conceitos tradicionais, complementados pelo Artigo 1º da Carta de Veneza, incluindo-se, a noção de pórtico na sua raiz do latim (notadamente os de acessos às cidades, parques, exposições, etc.). Excluem-se neste artigo os bustos, as esculturas, os marcos, os painéis, as placas e os artefatos inerentes também aos Artistas Plásticos. A estes é vedado, entretanto, a realização de obras que impliquem em edificações/construções, atribuição exclusiva do Arquiteto, em se tratando de monumentos, conforme a Resolução 218 do Sistema CONFEA/CREA;



**CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA DO RIO GRANDE DO SUL**  
ORGÃO DE DIREITO PÚBLICO FEDERAL DOS PROFISSIONAIS DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA  
Rua Guilherme Alves, 1010 - Fone: 336-2577 - 90880-000 - P. Alegre - RS

4

- Artigo 2º - Os projetos de prevenção, de consolidação, de estabilização, de restauração, de reciclagem de uso ou de manutenção de monumentos, bem como a definição de permanência ou renovações urbanas, intervenções possíveis em se tratando de edificações ou conjuntos arquitetônicos, visando respeitar a sua integralidade, enquanto obra de arte e/ou testemunho histórico, é atribuição do Arquiteto;
- a) Os inventários e cadastros de monumentos e lugares exigem a Responsabilidade Técnica de um profissional Arquiteto;
  - b) Quando houver a necessidade da participação de profissionais, cujo exercício esteja regulamentado pelo CREA/RS, ao nível de ASSESSORAMENTO, a ART desta atividade também deverá ser recolhida, de acordo com as suas atribuições. No caso de assessoria de profissionais desvinculados do Sistema CONFEA/CREA, a fiscalização do exercício profissional destes, estará sujeita aos respectivos Conselhos Regionais ou Entidades de fiscalização destas categorias;
- Artigo 3º - A empresa que se propor a realizar projetos e execução de qualquer atividade relacionada a monumentos, deverá apresentar Arquiteto como Responsável Técnico;
- Parágrafo Único - A noção de monumento e seus desdobramentos, aplicável neste artigo, são aquelas definidas no Parágrafo Único do Artigo 1º desta Norma.
- Artigo 4º - Em todos os projetos e/ou execuções de obras em Monumentos é obrigatório a Anotação de Responsabilidade Técnica - ART;
- Artigo 5º - O Agente Fiscal na presença de tal serviço, verificará a existência de profissional(is) habilitado(s):
- Parágrafo 1º - Em havendo, exigirá a respectiva ART.



**CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA DO RIO GRANDE DO SUL**  
ÓRGÃO DE DIREITO PÚBLICO FEDERAL DOS PROFISSIONAIS DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA  
Rua Guilherme Alves, 1010 - Fone: 336-2577 - 90680-000 - P. Alegre - RS

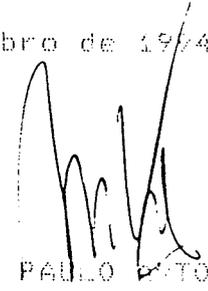
5

Parágrafo 2º - Caso seja o profissional registrado no CREA, porém não sendo Arquiteto ou Engenheiro Arquiteto, deverá notificá-lo por infringência à Alínea "b" do Artigo 6º da Lei nº 5.194/66.

Parágrafo 3º - Não havendo profissional, será o RESPONSÁVEL PELO EMPREENDIMENTO notificado por infringência a Alínea "a" do Artigo 6º da Lei 5.194/66.

Sala de Sessão 23 de setembro de 1974.

  
ARG. FERNANDO DABDAS WAQUIL  
Coordenador

  
p/ ARG. PAULO ANTONIO BUSI DE SEVERO  
Secretário



**CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA DO RIO GRANDE DO SUL**  
**ORGÃO DE DIREITO PÚBLICO FEDERAL DOS PROFISSIONAIS DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA**  
Rua Guilherme Alves, 1010 - Fone: 336-2577 - 90680-000 - P. Alegre - RS

6

- 1 - LEMOS, Carlos A.C. e CORONA, Eduardo. Dicionário da Arquitetura Brasileira. São Paulo: Edart - São Paulo Livraria Editora Ltda., 1ª edição, 1972, p. 326;
- 2 - ROCCHI, Giuseppe. Appendice: Le Carte del Restauro - Carta di Venezia del Restauro. In: Istituzioni di Restauro dei Beni Architettonici e Ambientali. Milão: Ulrico Hoepli Editore Milano, 1987, p. 331;
- 3 - COSTA, Lúcio. Sobre Arquitetura. Porto Alegre: Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul / Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962, p. 245;
- 4 - FARIA, Ernesto. Dicionário Escolar Latino-português. Rio de Janeiro: MEC/Departamento Nacional de Educação, 3ª edição, 1962, p. 769;  
LEMOS, Carlos A.C. e CORONA, Eduardo. Op. Cit., p. 386;
- 5 - ROCCHI, Giuseppe. Op. Cit., p. 331.

PROCESSO DE TOMBAMENTO  
DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE SANTA MARIA

ANEXO 5 – “O INCÊNDIO NA ESTAÇÃO”

## O INCÊNDIO NA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

Sol forte em Santa Maria, quase 40 graus. Da velha Estação, antiga sede do principal entroncamento ferroviário da Região Sul do Brasil, ficaram os escombros. Incendiada, o abandono revela o esquecimento dos governos que viraram as costas para a ferrovia.

Já no início do século, a Estação Ferroviária de Santa Maria possibilitou um extraordinário desenvolvimento econômico, político e cultural para a Região. Passageiros e cargas chegavam diariamente de São Paulo, do Paraná, da então capital da República, o Rio de Janeiro, de todo o estado. Eram trens que enchiam de vida Santa Maria. Por isso, a história da cidade e a da ferrovia se confundem. Na Avenida Rio Branco os hotéis se multiplicavam para atender visitantes. Em meio ao surgimento dos clubes sociais, emergia a mais importante categoria de trabalhadores da época – os ferroviários – com um sindicato poderoso que norteava os militantes de esquerda, com a maior cooperativa que a América Latina conheceu. Com suas lutas, os ferroviários somaram façanhas e cultivaram um estilo que marcou gerações, incentivando a consciência política dos demais trabalhadores.

Após 64, nada foi igual. Sob intervenção, a cooperativa tornou-se um arremedo, os operários foram cassados, o sindicato quase destruído, as escolas e hospitais oriundos do movimento sindical dos ferroviários hoje resistem para que sua história não seja esquecida. Como uma Catedral, a velha estação assistiu a tudo em silêncio. No início de 1997, a Ferrovia Sul Atlântica assumiu a administração das ferrovias da Região. A RFFSA, que durante décadas inspirou nossos poetas, retirou seu time de campo. As oficinas foram desativadas e centenas de operários foram dispensados. O descaso, levado ao limite, permitiu que a mais de um ano não houvesse guarda na Estação e ela ardeu em chamas no dia 28 de fevereiro deste ano.

Dos escombros da Estação, vejo o desrespeito por nossa história. Por tudo que perdemos, o choro indignado. Quando vereador, estive ao lado daqueles que insistiam no tombamento da Estação Ferroviária, mas não houve apoio e entendimento de sua importância histórica a tempo de evitar este descaso. Conforto-me ao saber que ainda é possível recuperar parte significativa da Estação. Já encaminhei ofícios aos órgãos públicos do município, estado e União para que sejam tomadas providências imediatamente. Nada nos toma as lembranças da estação. O apito do Minuano, o horário do Húngaro, os sons que avisavam que a noite já ia longe e o amanhecer se aproximava, o PS (trem dos operários) lotado; essa memória fica para sempre, e, com a restauração do prédio, poderá manter-se na mente das novas gerações. (09/03/99)

Paulo Pimenta - Deputado estadual (PT)

PROCESSO DE TOMBAMENTO  
DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE SANTA MARIA

ANEXO 6 – LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

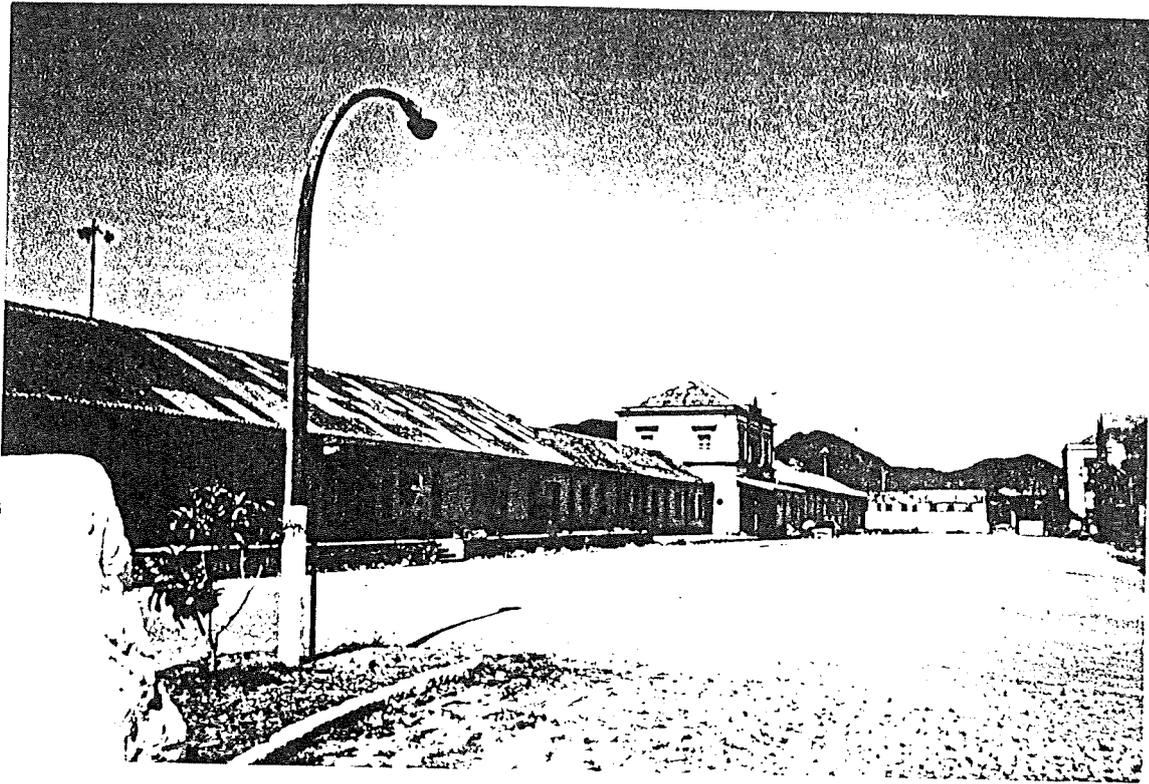


Foto 1. Vista geral do conjunto da Estação Ferroviária de Santa Maria

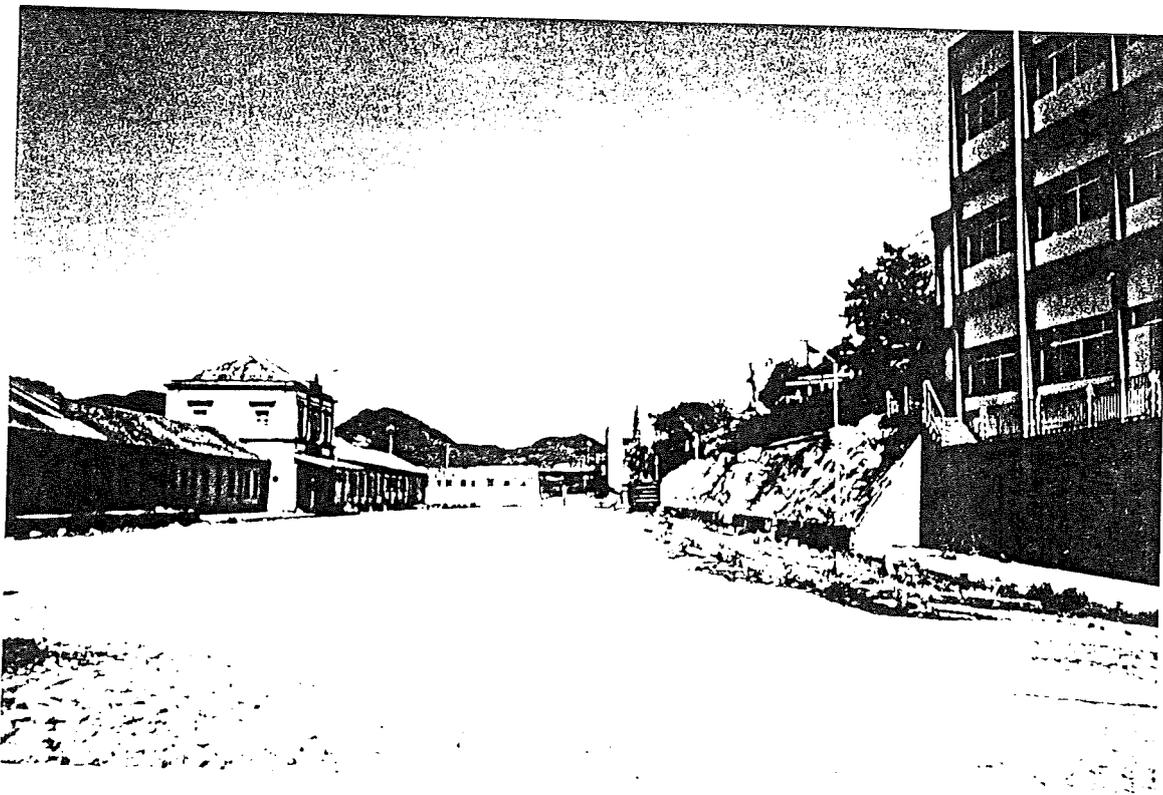


Foto 2. Vista geral do conjunto da Estação Ferroviária de Santa Maria, com destaque para o Largo da Estação e para o muro de pedra.

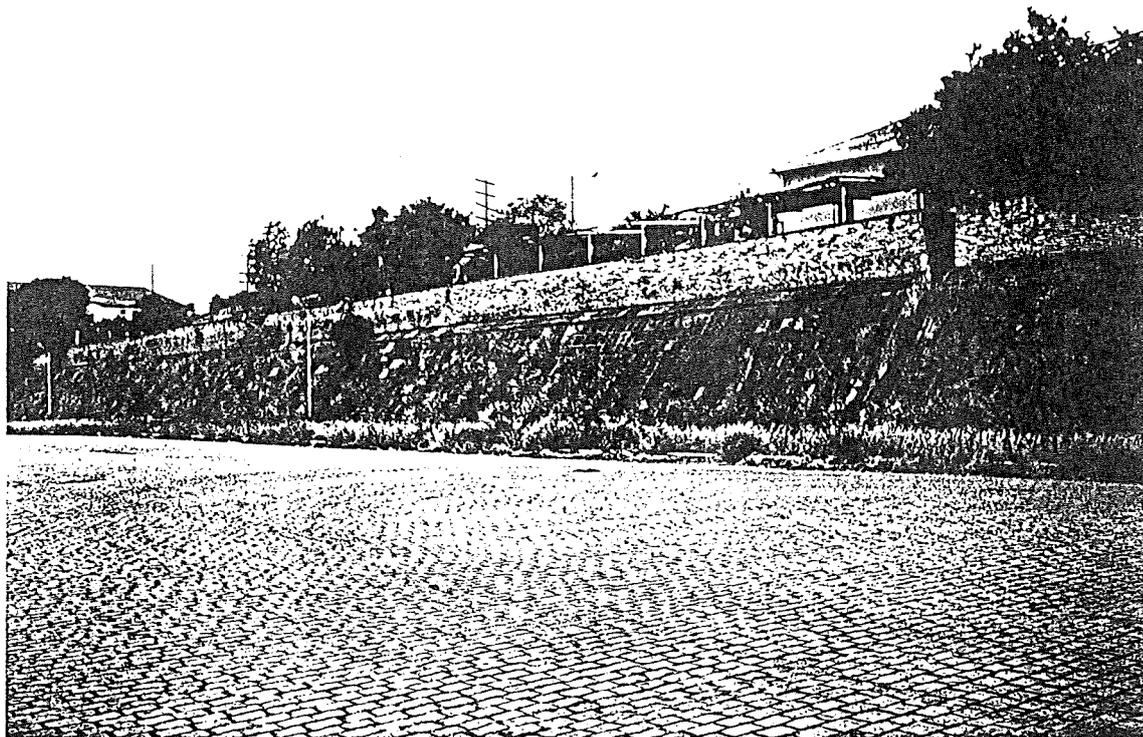


Foto 3. Vista do muro de pedra do Largo da Estação

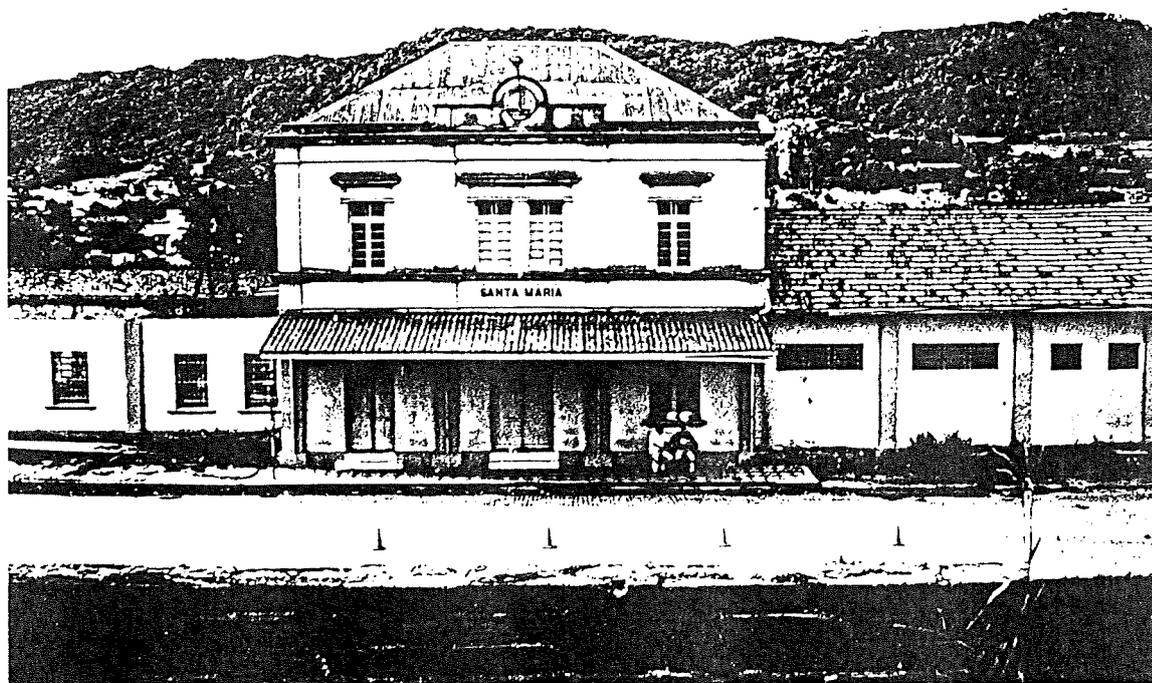


Foto 4. Vista da Estação de Passageiros



Foto 5. Vista de parte do conjunto. Destaque para a Estação de Passageiros e para o Pavilhão 4 (antes do incêndio)

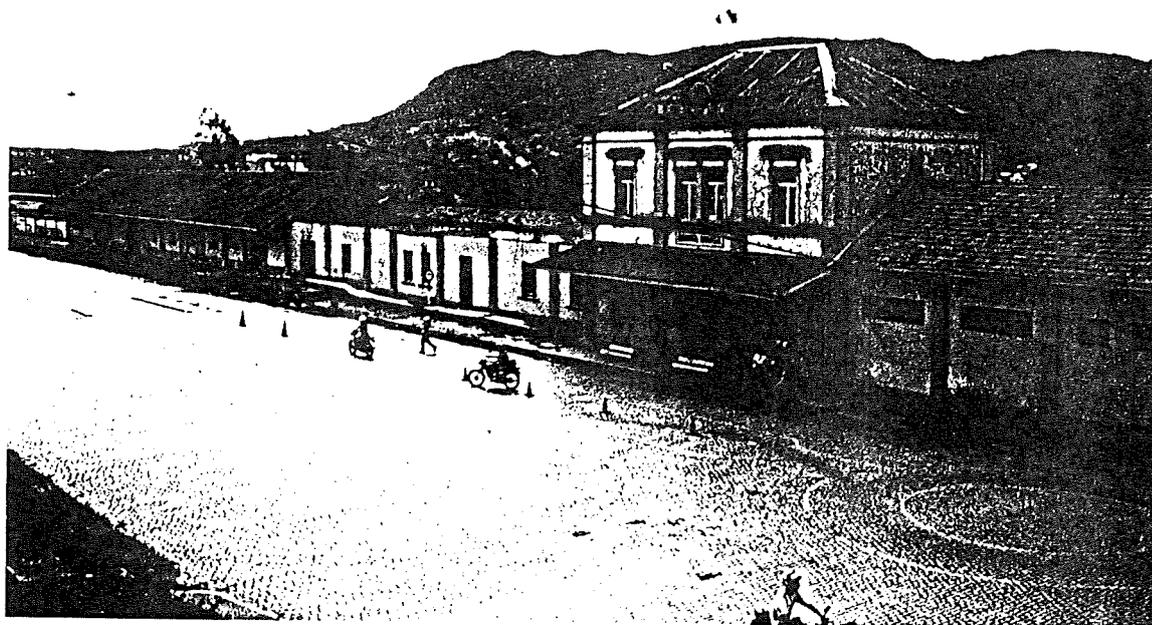


Foto 6. Vista de parte do conjunto. Destaque para a Estação de Passageiros e para o Pavilhão 4 (após o incêndio)



Foto 7. Vista geral do conjunto da Estação Ferroviária de Santa Maria, a partir do pátio de manobras

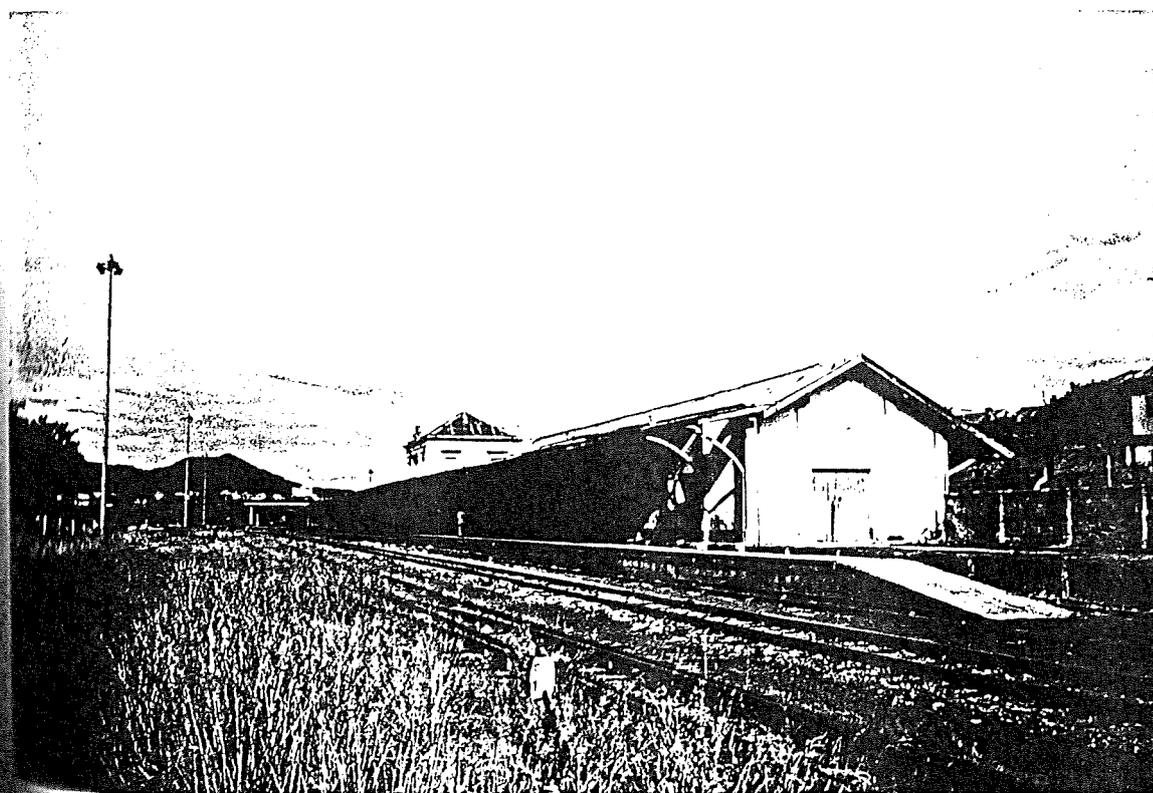


Foto 8. Vista geral do conjunto da Estação Ferroviária de Santa Maria, a partir do pátio de manobras

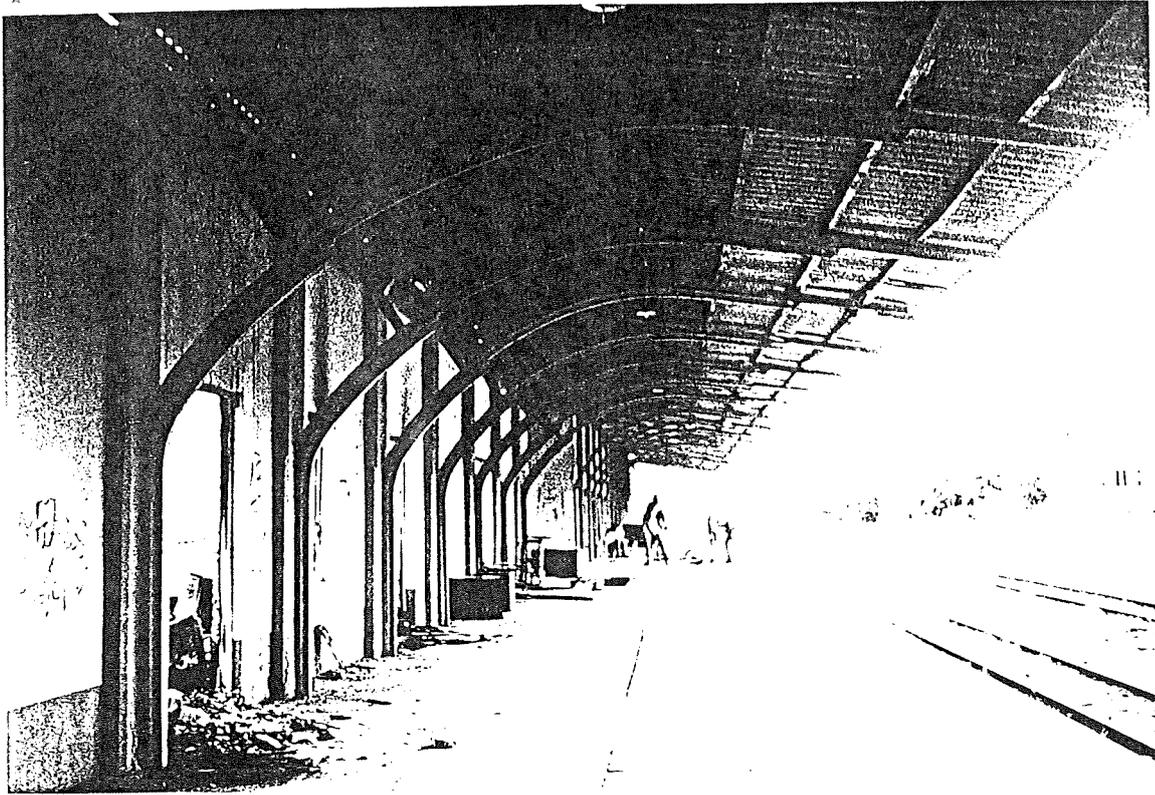


Foto 9. Vista geral do conjunto da Plataforma de Embarque

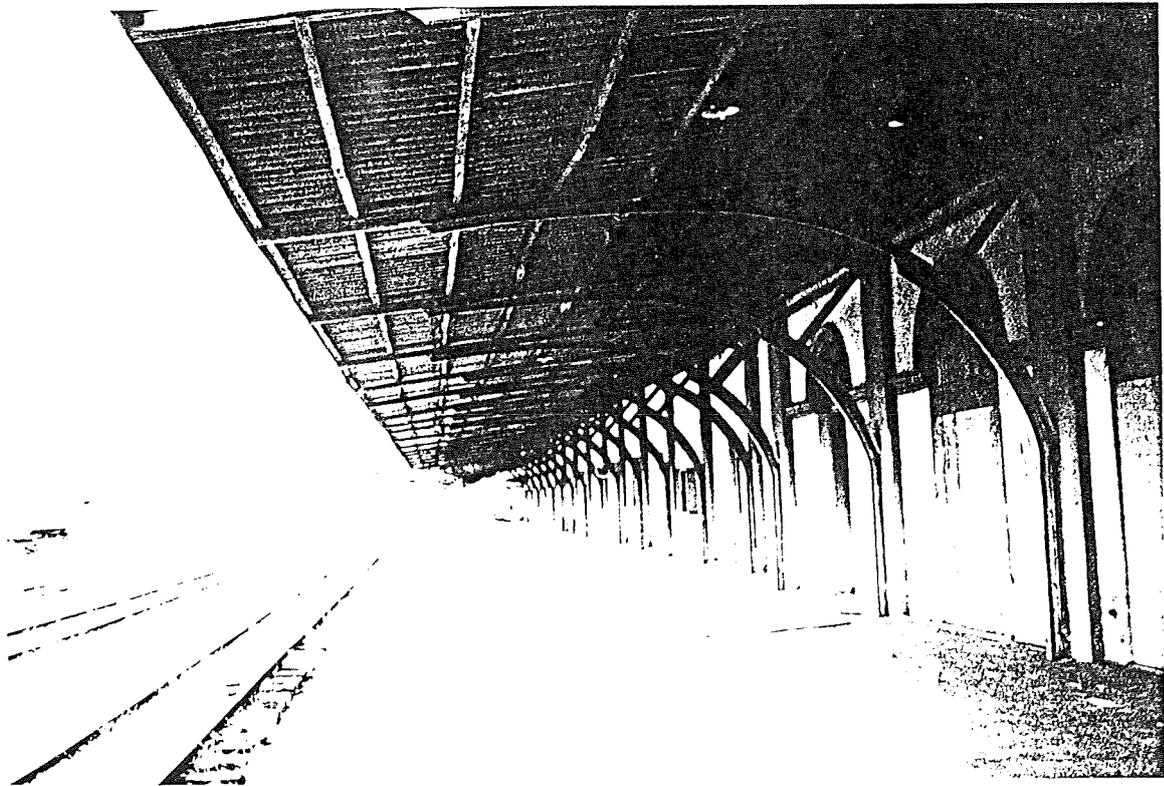


Foto 10. Vista geral do conjunto da Plataforma de Embarque

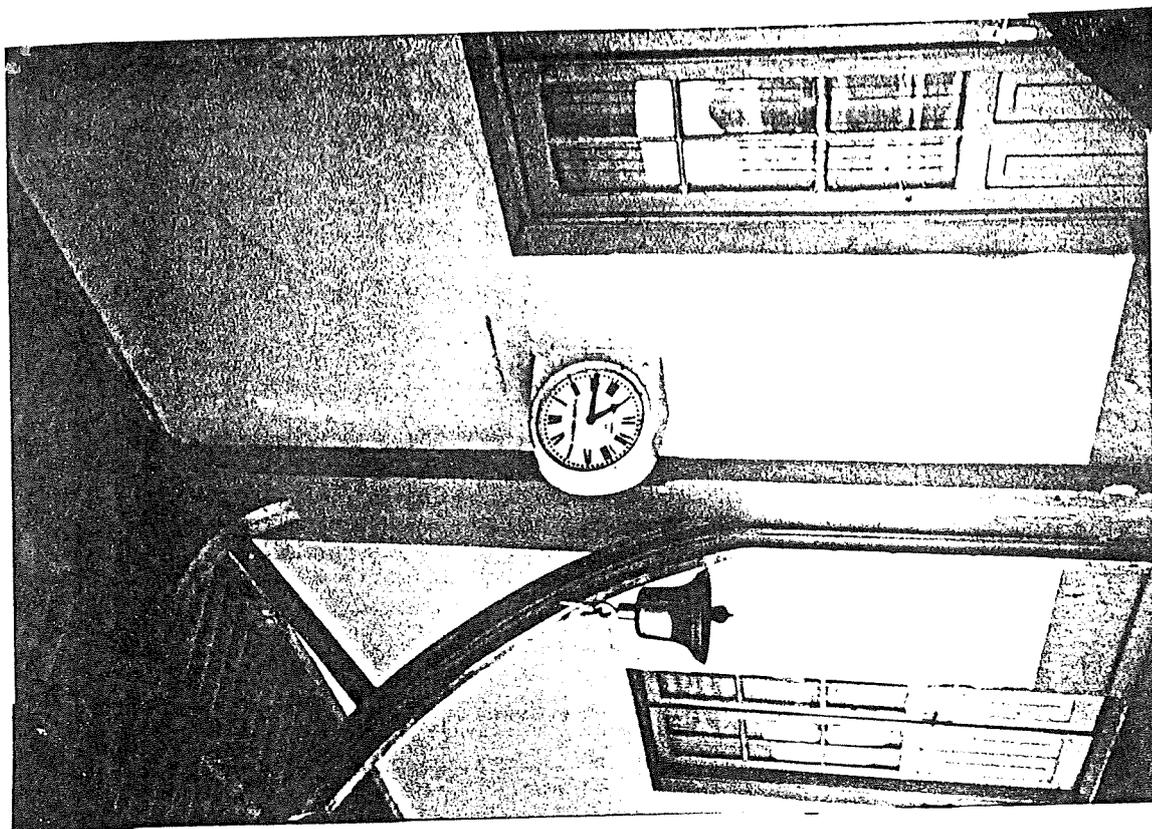


Foto 11. Vista do relógio e do sino da Plataforma de Embarque (1998)



Foto 12. Vista do que sobrou do relógio da Plataforma de Embarque (1999)

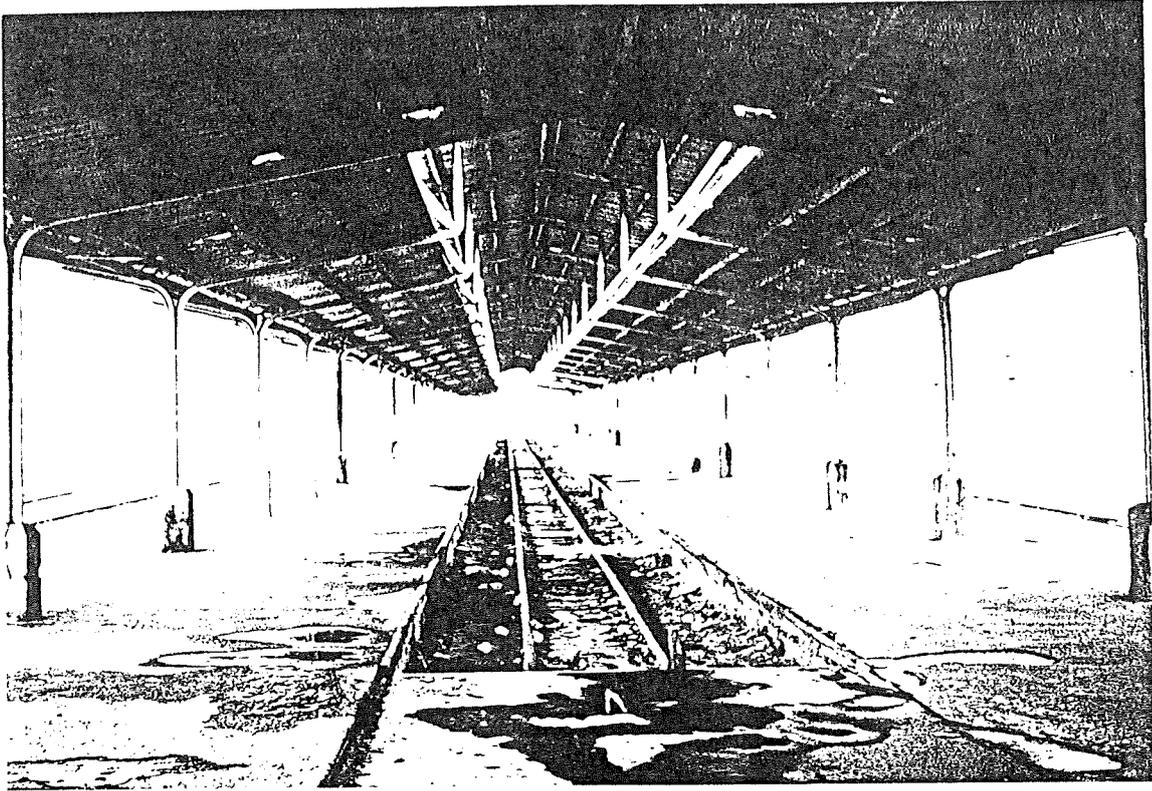


Foto 13. Vista geral da **Plataforma Coberta**

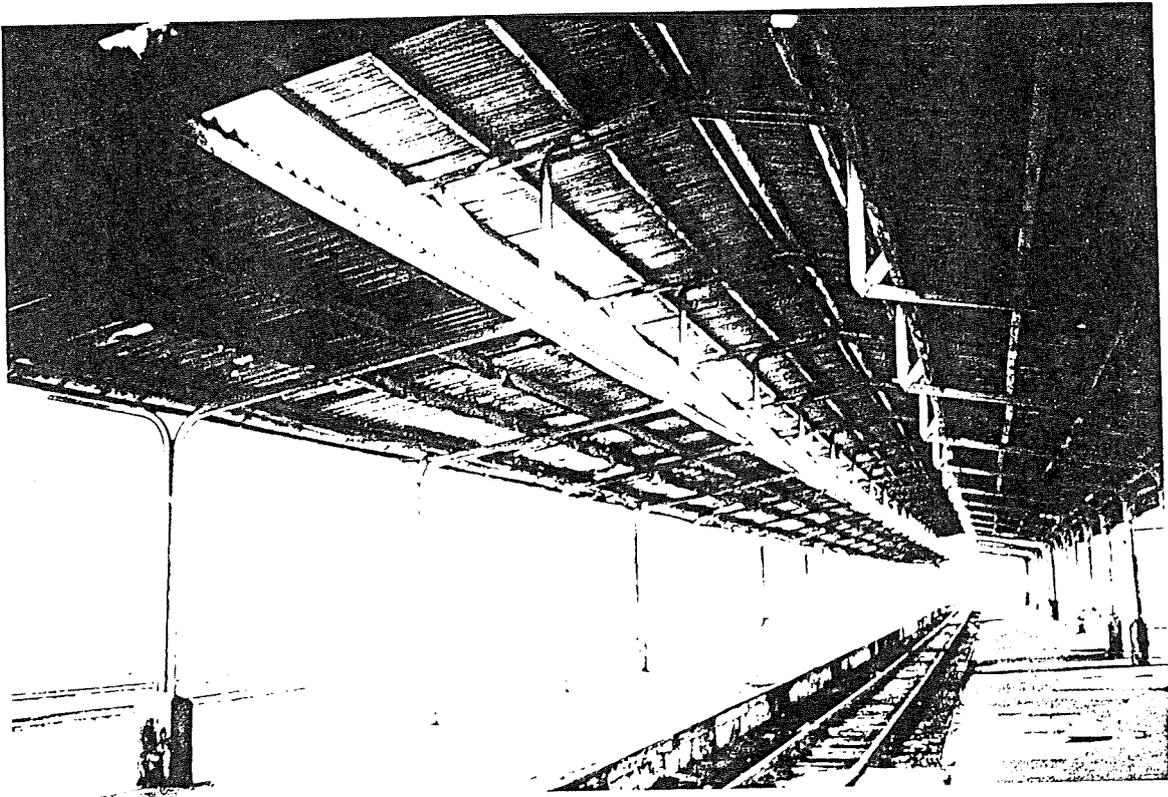


Foto 14. Vista geral da **Plataforma Coberta**



Foto 15. Vista do interior do **Pavilhão 4**

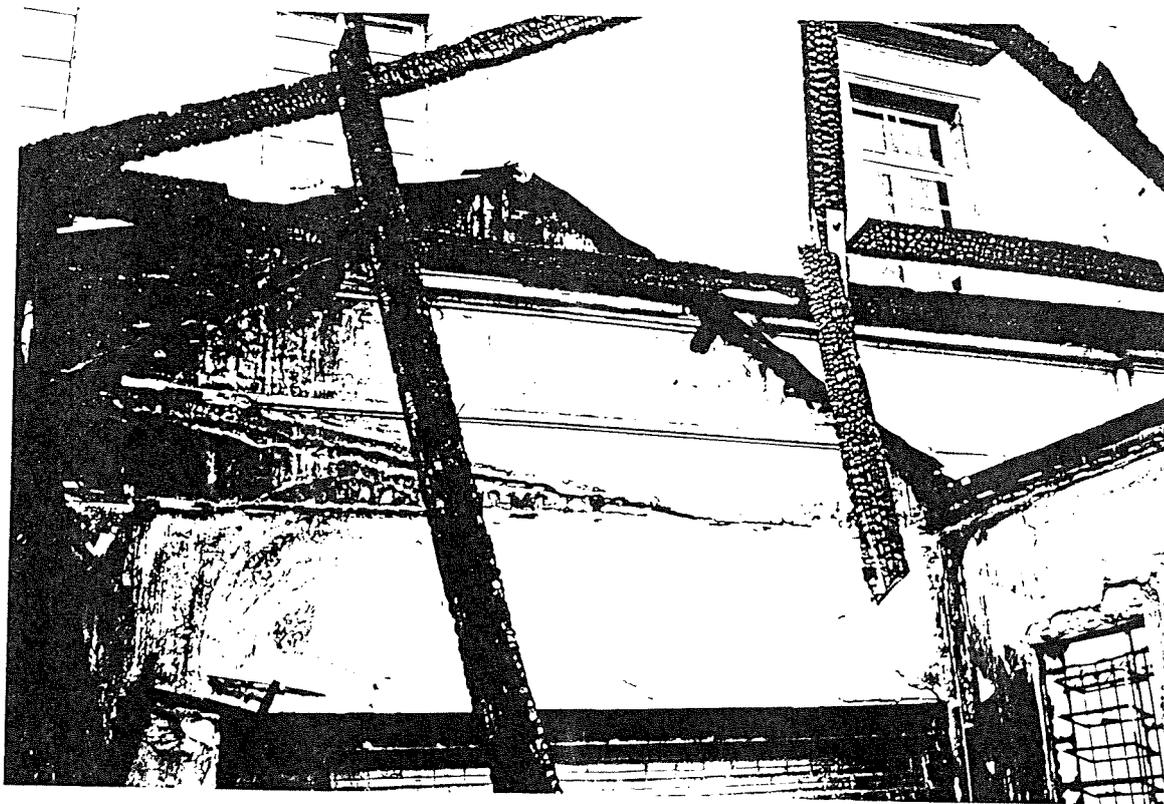


Foto 16. Vista do interior do **Pavilhão 4**. Observar o nome da estação "**S. MARIA**".