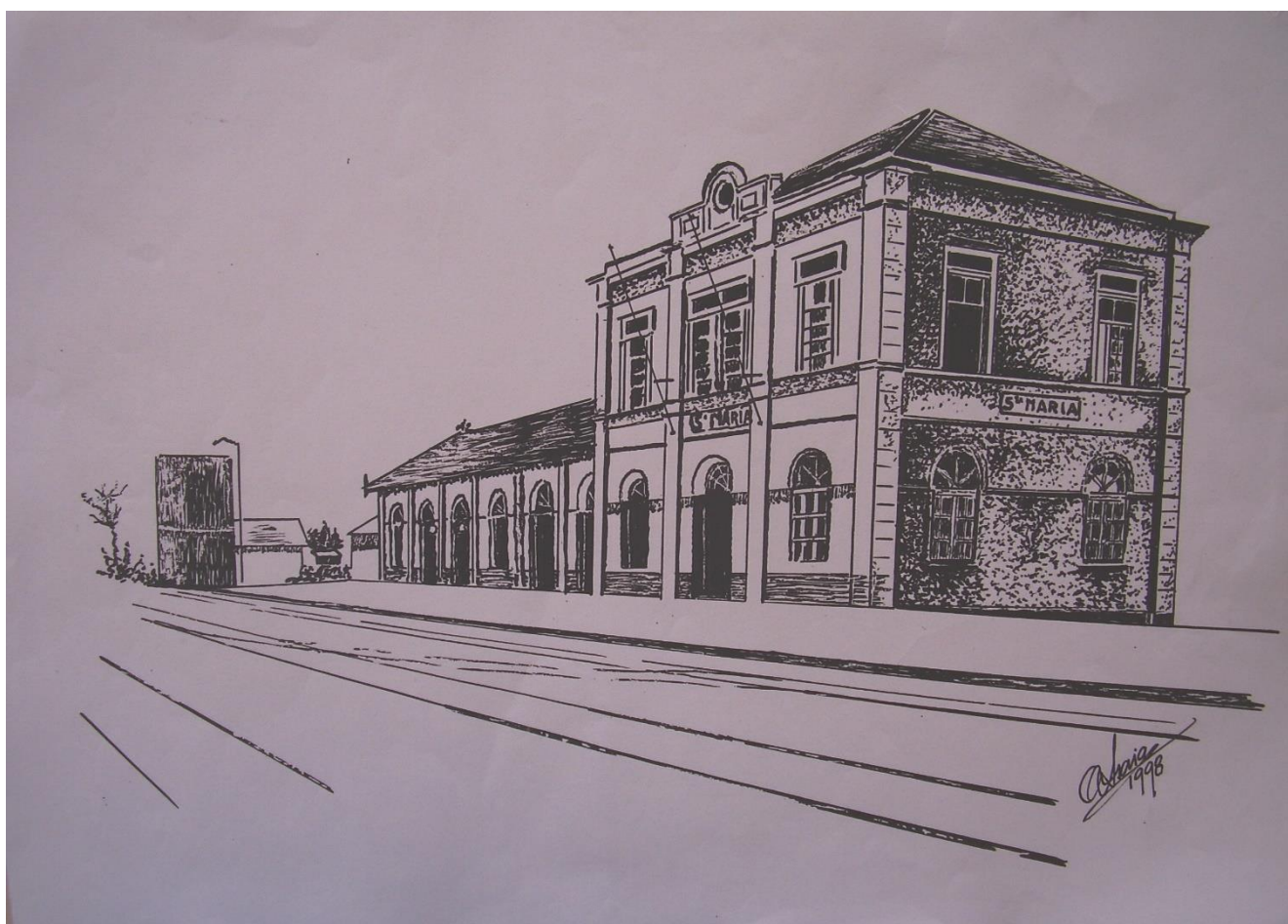


# PRÉDIOS E EXCERTOS HISTÓRICOS DAS ESTAÇÕES DA VFRGS NO MUNICÍPIO DE SANTA MARIA

Prof. João Rodolpho Amaral Flôres – UFSM/CCSH/NEFERS  
Econ. Marcelo Gabriel Ercolani – UFSM/CCSH/NEFERS



**2020**

Estação Férrea de Santa Maria - Bico de pena de Antônio Isaia (1998).

## Introdução:

O município de Santa Maria teve no decorrer de sua trajetória como “cidade ferroviária” duas estações principais e 19 secundárias<sup>1</sup>. A constar, a primeira e segunda localizadas na área urbana, consideradas de grande porte, localizadas junto ao grande parque ferroviário da Viação Férrea na área norte da cidade. A primordial funcionou entre 1885 e 1900. A segunda, a partir de 1900, muito provavelmente.

As demais estavam localizadas na estrada da fronteira em direção ao Uruguai e Argentina. A primeira delas, ainda na área urbana, ficava no dito Km 2, sendo denominada como Parada<sup>2</sup> “Inspetor Goulart”, local de armazéns, inspeção e de triagem da VFRGS. Depois vinham as Paradas rurais de “Benedito Ottoni” (1930), “Leocádio Lopes” (1931 - Parada do Km 10 – atendia a uma charqueada conhecida como “Loureiro e Barros”), “Boca do Monte” (1890), “Canabarro” (1890), “Parada Linck” (?), “Cesar Pina” (1905), “Chagas” (1921), somadas às Estações dos atuais municípios de Dilermando de Aguiar (1890) e São Pedro do Sul (1919), que outrora fizeram parte da jurisdição municipal da cidade.

Já no Km 3 da estrada para Porto Alegre, tivemos uma Parada conhecida como “Otávio Lima” (1935). Inicialmente fora denominada como Parada da “Alema”, criada no ano de 1889, nas proximidades das grandes oficinas da VFRGS. Também, nesta linha que se dirigia para a capital, no então Distrito de Camobi, existiu e ainda está lá, a “Estação Colônia” (1885), bem como a Parada “João Alberti” (1928) e a Parada no atual distrito de “Arroio do Só” (1885).

---

<sup>1</sup> A partir de 1928, São Pedro do Sul passou a ser município. Portanto, sua estação ganhou novo status na classificação da VFRGS.

<sup>2</sup> Cabe salientar que as “Paradas” eram classificadas pela VFRGS como “estações” onde os trens paravam o tempo mínimo, para o embarque/desembarque de passageiros e mercadorias. Isso no espaço de no máximo 5 minutos. Eram, muitas vezes, apenas abrigos cobertos. Outras, contudo, considerando-se a existência de vilarejos rurais, possuíam pequenos prédios de alvenaria e, excepcionalmente, foram construídos de madeira.



**Figura 01:** Estação da VFRGS de Arroio do Só, por volta de 1940. Prédio de Alvenaria. Acervo P. Nilton de Carvalho. Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs uruguaiana/arroio.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_uruguaiana/arroio.htm)

Na estrada da serra, em direção ao município de Júlio de Castilhos, a qual se prolongou a partir de 1910 até o estado de São Paulo, havia as Paradas “Fernando Pereira” (1894), conhecida como “estação da pedreira”; “Vila Etelvina” (1910), “Pinhal” (1894), “Colônia Philippon” (1894) e “Val de Serra” (1894), que a exceção da primeira listada, atualmente estão situadas no município de Itaara<sup>3</sup>. Esta localidade que outrora fez parte como distrito da área municipal da cidade de Santa Maria.

<sup>3</sup> Conforme o site <http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs>. Acessado em 25.04.2019.



**Figura 02:** Estação de Pinhal no ano 2000 – atual Município de Itaara/RS. Prédio de Madeira. Fonte: Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul – Inventário das Estações (1874-1959), IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002, p. 250.

Conforme o apontado por Foletto et al (2008, p. 68-69)<sup>4</sup>, baseadas na pesquisa Caryl I. Lopes (2002), que cita Andrey Schlee (1996; 2001)<sup>5</sup>, as características dos primeiros prédios da Estação ferroviária de Santa Maria (zona urbana) seguiam preceitos arquitetônicos da Europa do século XIX. Eram modelos construtivos e plásticas que justapunham blocos maciços de alvenaria e ferro. Havia semelhanças dos prédios aqui construídos com os da Bélgica, já que foram os belgas concessionários das ferrovias gaúchas, que atuaram em Santa Maria entre 1898 e 1920.

Na arquitetura dos prédios, do primordial ao atual, havendo apenas uma mudança de local do primeiro em relação aos demais, as construções eram simples e ecléticas. Isso incluía estilo neoclássico em suas aberturas e arcos e arremates retos em relevo. Eram prédios comuns a tantas outras estações construídas no Rio Grande do Sul, mas menos imponente se comparada aos prédios, por exemplo, das zonas urbanas das cidades de Pelotas, Rio Grande e Bagé.

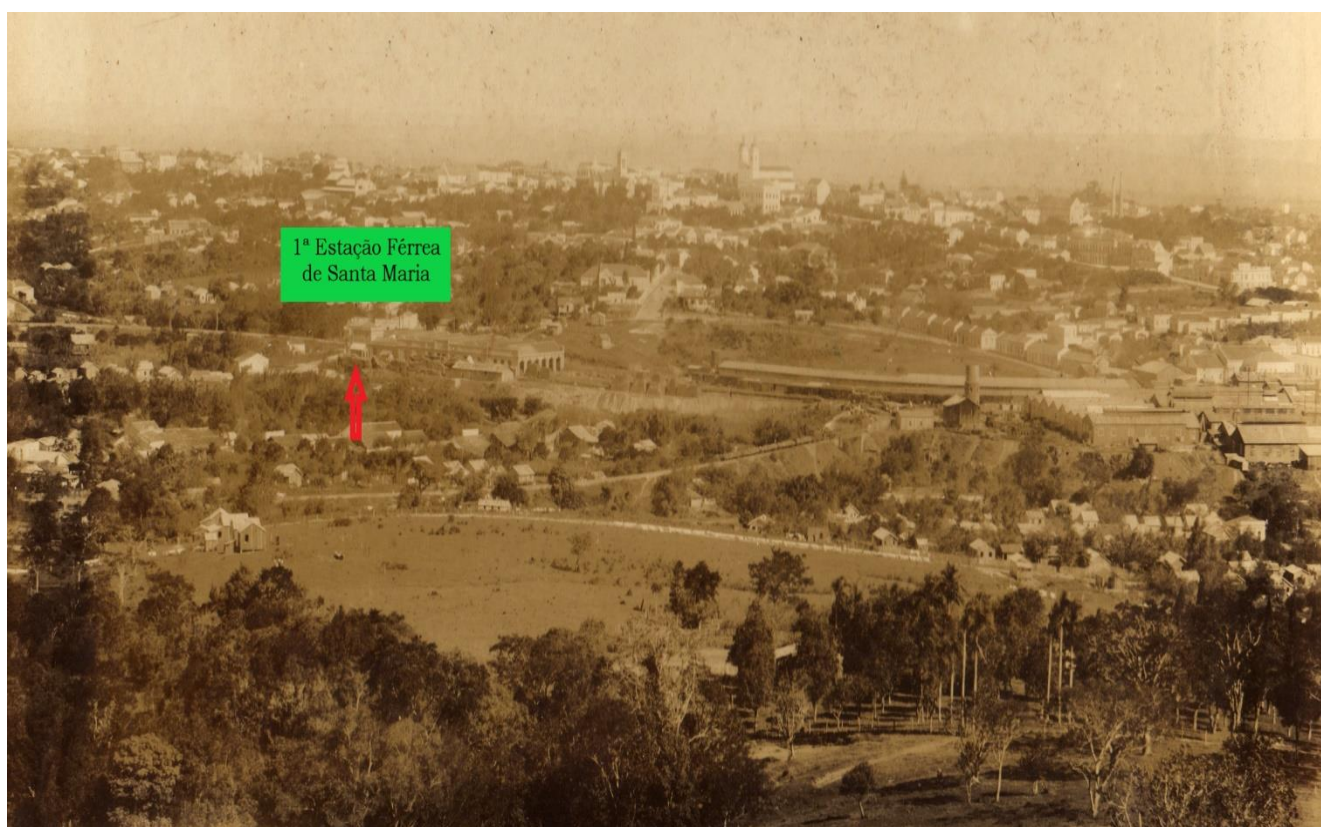
Somente mais tarde, entre as décadas de 1910 e 1920, na área da gare, local de embarque e desembarque, foram acrescentadas marquises de ferro, a partir de trilhos reciclados, no estilo Art

<sup>4</sup> FOLETTO, Vani Terezinha (org) et al. **Apontamentos sobre a história da arquitetura de Santa Maria**. Santa Maria: Pallotti, 2008.

<sup>5</sup> LOPES, Caryl Eduardo Jovanovich. **A Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil e a cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul**, Brasil. 2002. Tese (Departamento de Composição Arquitetônica). Programa de Doutorado Arquitetura de-Gaudí da Universidade Politécnica da Catalunha – UPC. Barcelona, Catalunha, Espanha, 2002.

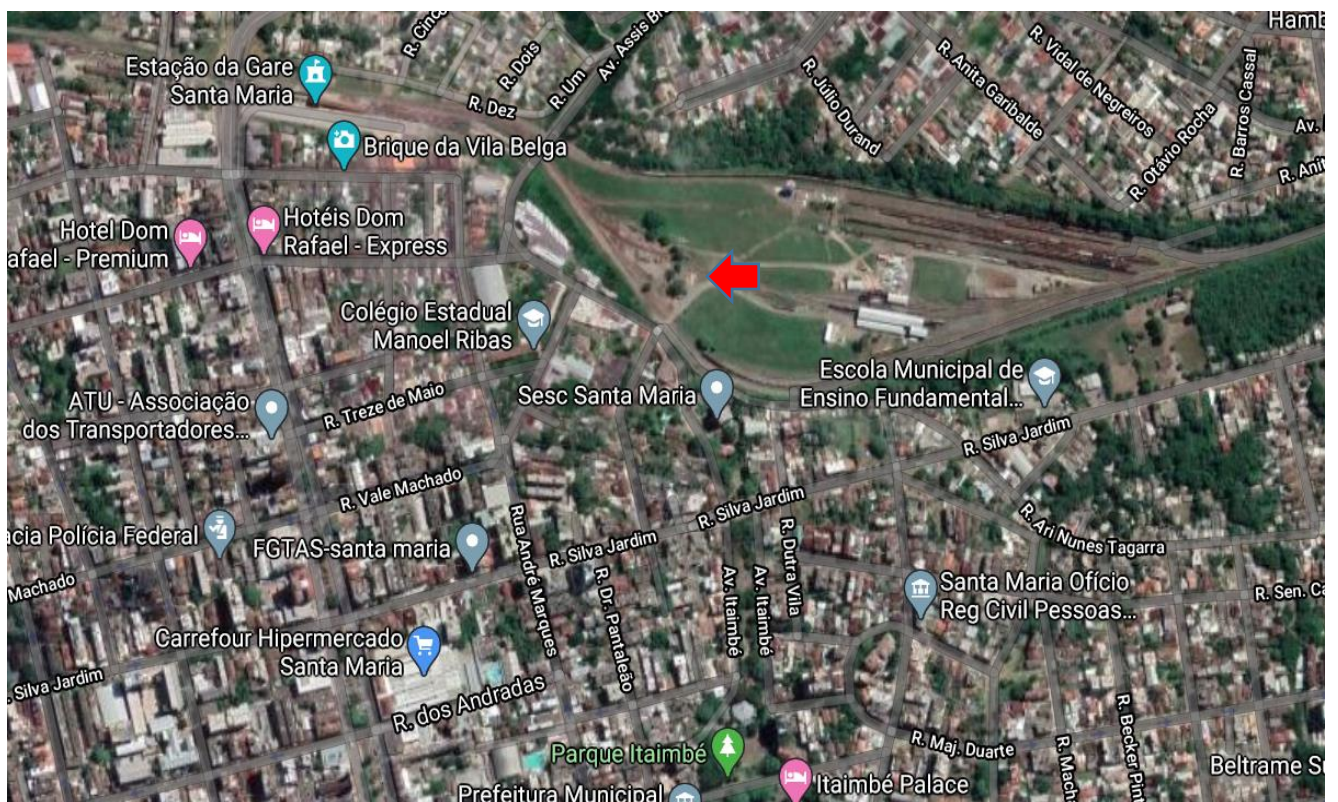
Noveau<sup>6</sup>. Com o tempo, a construção de novos anexos e reformas descaracterizaram elementos da gênese arquitetônica, com a introdução de novas aberturas.

Já nas estações secundárias, algumas eram edificações mistas, predominando materiais como madeira. Outras, de alvenaria, com traçados simples e retilíneos, compostas por depósito, sala do agente e da telegrafia, sala da venda de passagens, banheiro e, de modo anexo, uma residência para os funcionários ferroviários.



**Figura 03:** Vista aérea de Santa Maria na década de 1920. Imagem captada a partir da zona norte, na propriedade da família de Fernando Neumaier, ex-diretor da locomoção e das oficinas de Santa Maria da VFRGS. Em destaque a área da primeira estação ferroviária edificada na cidade, edifício de 2 pisos, contíguo ao depósito de locomotivas à vapor (posição leste). Arquivo da Família Neumaier.

<sup>6</sup> De acordo com o que consta no livro **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul – Inventário das estações: 1874-1959** (Porto Alegre: IPHAE/Pallotti, 2002), na página 67, a cobertura teria sido implantada em 1920, quando do início da gestão estatal pelo governo do Rio Grande do Sul.



**Figura 04 – “A” e “B”:** Local da construção de alvenaria da 1ª Estação Férrea da zona urbana de Santa Maria/RS. Entrada do Pátio de manobras da empresa Rumo Logística. Santa Maria-RS (confluência das Ruas Ernesto Beck com Comissário Justo e Ari Nunes Tagarra). Visões restrita e ampliada. Imagem Google-maps (Capturada em 01.08.2020).



**Figura 05:** Imagem que destaca a área principal da Estação Férrea de Santa Maria, mostrando linhas e trens na parte frontal da mesma. Na parte de trás, prédios da Cooperativa dos Empregados da VFRGS (COOPFER) e casarios da Vila Belga e Avenida Rio Branco, sendo esta a via principal de acesso à zona central da cidade. Autor: Bôrtolo Achutti (?) – In: <http://amicorextension.blogspot.com/2012/12/vfrgs.html>



**Figura 06:** Mapa Ferroviário do RS. Estações e Paradas. Relatório da VFRGS, 1939.

## 1] A primeira estação – 1895/1900:

Prédio de alvenaria edificado ao longo do ano de 1899, sucedâneo da primeira “estação” que havia sido construída provisoriamente ao final de 1885, ao que consta um chalé de madeira, cuja imagem não possuímos. Portanto, a “primeira” estação em verdade são duas. Distintas, porém contíguas em termos de tempo e espaço.

Localizado no entorno/cruzamento das atuais Ruas Comissário Justo (parte norte), com a Ernesto Beck (parte leste), ao final da ladeira desta via, e da Rua Ari Nunes Tagarra (parte oeste), onde por muito tempo existiu uma passagem com cancela para carros e pessoas, as quais atravessam os trilhos do parque ferroviário em direção ao bairro Itararé, através da Rua Visconde de Ferreira Pinto (parte sul).

Na zona norte desta estação cruzavam a linhas férreas que acessavam Santa Maria, vindas de Porto Alegre, da fronteira (na época em construção inicial até a cidade de Cacequi) e a que se dirigia para a cidade de Cruz Alta. No mesmo espaço, foram construídos os primeiros pavilhões de oficinas de manutenção dos trens e depósito de máquinas.

Este prédio, segundo relatos testemunhais, existiu até pelo menos a década de 1940<sup>7</sup>. Depois de 1900, teria funcionado como parte da estrutura administrativa da *Compagnie Auxiliaire*, contígua ao depósito de locomotivas a vapor.

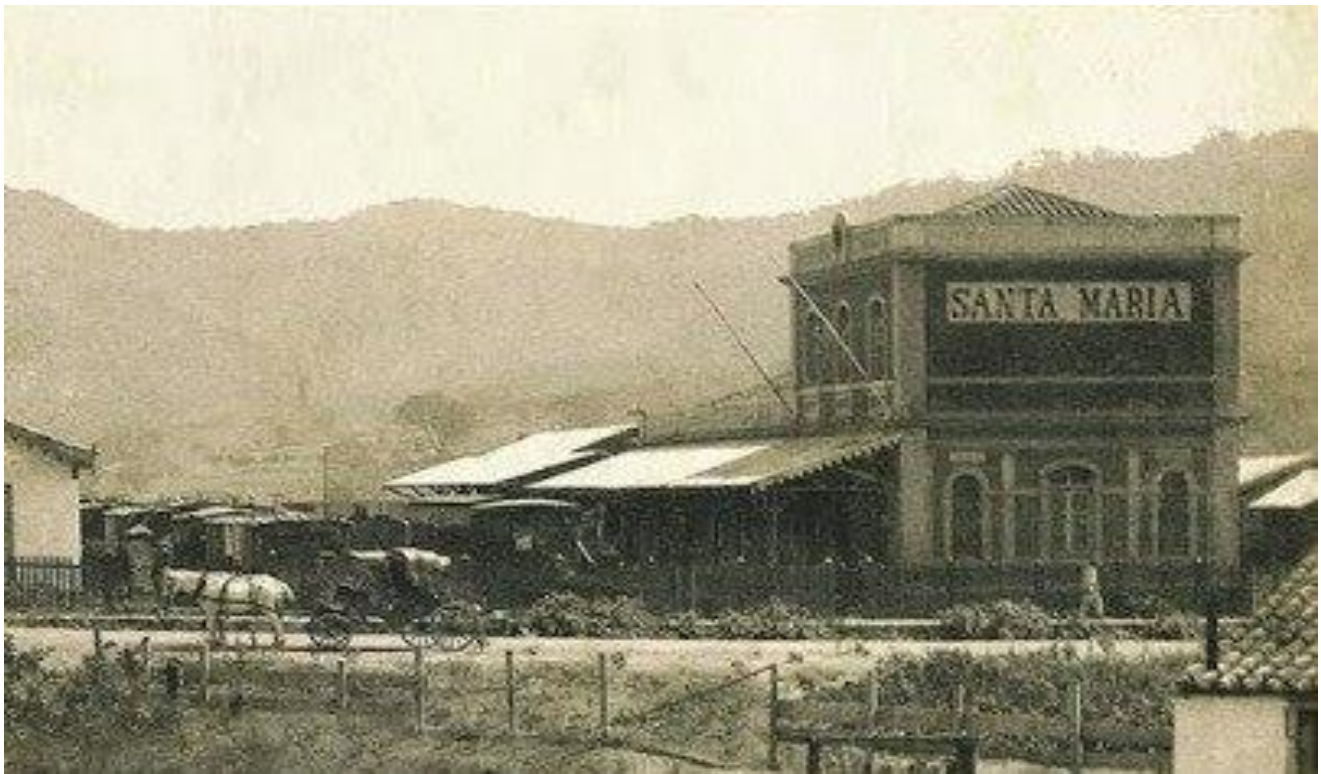
Contígua à sua parte sul, conforme mapa de 1902 da cidade de Santa Maria, havia uma linha férrea, ainda hoje existente, com um acesso paralelo à estação, provavelmente servindo como espaço de manobra e parada provisória de trens.

As poucas imagens aéreas hoje existentes, que datam das primeiras décadas do século XX, mostram que a estação primordial construída de madeira foi mantida por certo espaço de tempo, na continuidade do novo prédio de alvenaria de dois pisos, como mostra a imagem a seguir. Estilo arquitetônico semelhante a outras estações “principais” na linha Porto Alegre-Uruguaiana (especialmente na fachada de acesso ou na parte da “gare”), este também em parte reproduzido na estação derradeira localizada junto ao final da Avenida Rio Branco.

---

<sup>7</sup>De acordo com o que consta à página 98, em MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter (orgs.). **Santa Maria: Relatos e impressões de viagens**. Santa Maria: Ed. da UFSM, 1997.

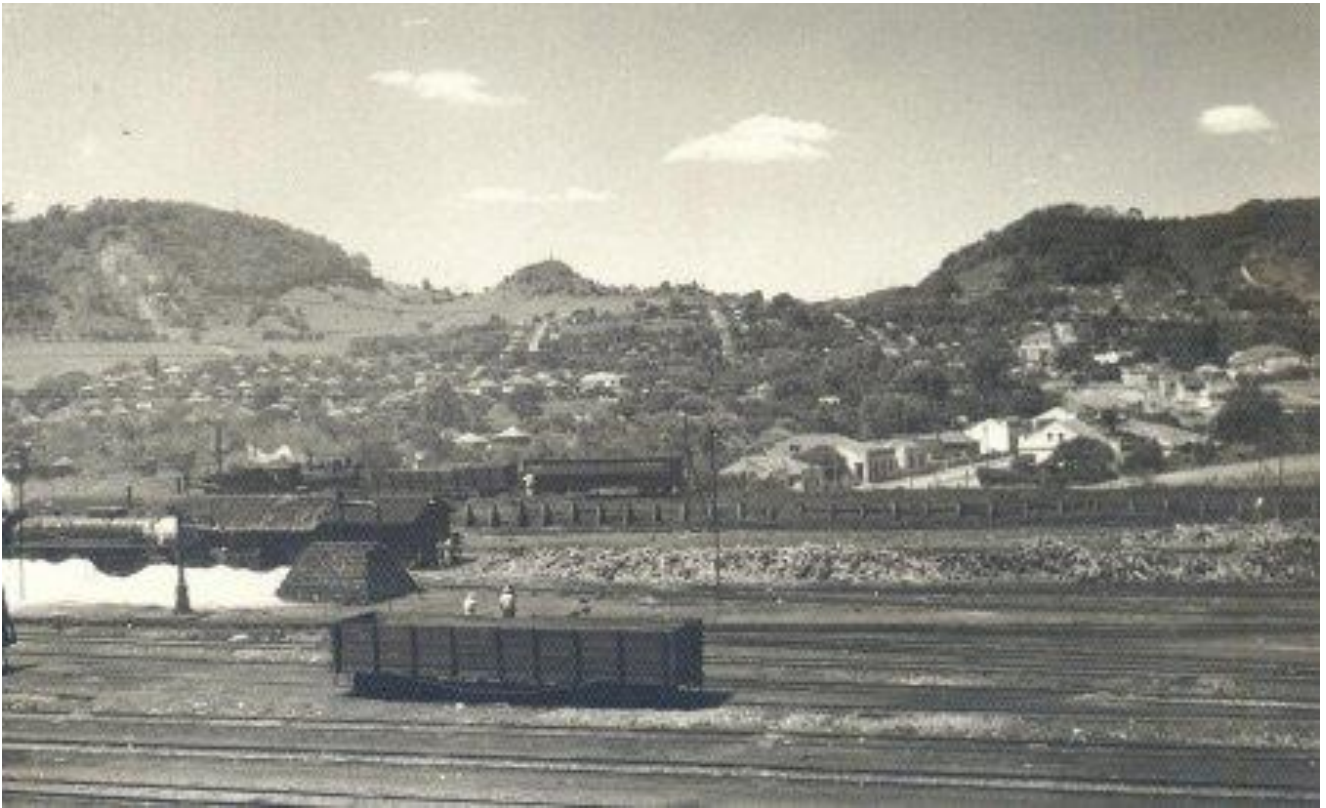




**Figura 07:** Prédio primordial da estação férrea de Santa Maria/RS, sucedâneo da construção original de madeira. Autor: João Bosque, com a data aproximada de 1900 (fachada leste). Acervo de Aloyzio Achutti. In: Memórias Ferroviária da VFRGS (Facebook).



**Figura 08:** Prédio do depósito de locomotivas a vapor, construído contíguo à primeira Estação Férrea da cidade de Santa Maria/RS, na década de 1920, provavelmente após 1923. Autor desconhecido.



**Figura 09:** Vista panorâmica do pátio de triagem de vagões e da futura área da carvoaria, localizado nas proximidades do depósito de locomotivas, possivelmente uma imagem da década de 1930. Bôrtolo Achutti (?) – In: <http://amicorextension.blogspot.com/2012/12/vfrgs.html>

## 2] A segunda estação – 1900/1920:

Prédio primordial do novo espaço, ao final da Avenida Rio Branco, na zona norte da área urbana da cidade de Santa Maria, edificado provavelmente no tempo correlato às obras da Vila Belga, as quais teriam iniciado no ano de 1903.



**Figura 10:** Segundo prédio de alvenaria da estação férrea de Santa Maria/RS. Autor: João Bosque, com a data aproximada de 1900 (fachada norte/oeste). Disponível em: [http://3.bp.blogspot.com/-G0jZCSYB\\_Ig/UZzFy2owNDI/AAAAAAAAAMnU/\\_HZfmAsQu7g/s1600/Origem+do+Bairro+Itarar%C3%A9](http://3.bp.blogspot.com/-G0jZCSYB_Ig/UZzFy2owNDI/AAAAAAAAAMnU/_HZfmAsQu7g/s1600/Origem+do+Bairro+Itarar%C3%A9). (Facebook). Imagem editada.



**Figura 11:** Estação de Santa Maria por volta de 1910 (?). Com pavilhões de Oficinas. Autor desconhecido. Fonte: Núcleo de Preservação e Pesquisas Histórico-Ferrovárias – NPPHF. In: <http://www.viacaoferrea.com.br>



**Figura 12:** Imagem que mostra a presença de inúmeros tálbures, os quais serviam para o transporte de viajantes e das suas bagagens, entre a Estação e os demais logradouros da cidade. Data: anterior a 1910 (?). Sem pavilhões de Oficinas. Autor: Venâncio Schleiniger. In: SANTA MARIA, 200. Edição comemorativa dos 200 anos (1797-1997). Santa Maria: Editora da UFSM, [s.d].



**Figura 13:** Imagem em formato de Postal – Autor João Borque. Estação pós 1910. Com pavilhões de Oficinas e prédio de armazém.

Conforme Beltrão (1979, p. 461)<sup>8</sup>, em 15.11.1910 foi inaugurada a primeira exposição “Agropecuária” de Santa Maria. Naquele momento, já haviam sido construídos os primeiros pavilhões das Oficinas e um anexo lateral, à esquerda, na rampa da gare.

As obras que ampliaram os espaços da estação atendiam às necessidades de aumento de demanda por serviços de cargas e de passageiros. A ligação de Santa Maria com o norte do Rio Grande do Sul gerou um fluxo muito grande de negócios de carnes (frigoríficos) e de produção agrícola, inclusive comércio com o estado de São Paulo.



**Figura 14:** Imagem original (1914). Fonte: Casa de Cultura “Edmundo Cardoso”. Autor desconhecido.

---

<sup>8</sup> BELTRÃO, Romeu. *Cronologia Histórica de Santa Maria e do Extinto Município de São Martinho – 1787-1930*. 2. ed. Santa Maria: s. ed., 1979.

Santa Maria - Desembarque de gado na estrada de ferro

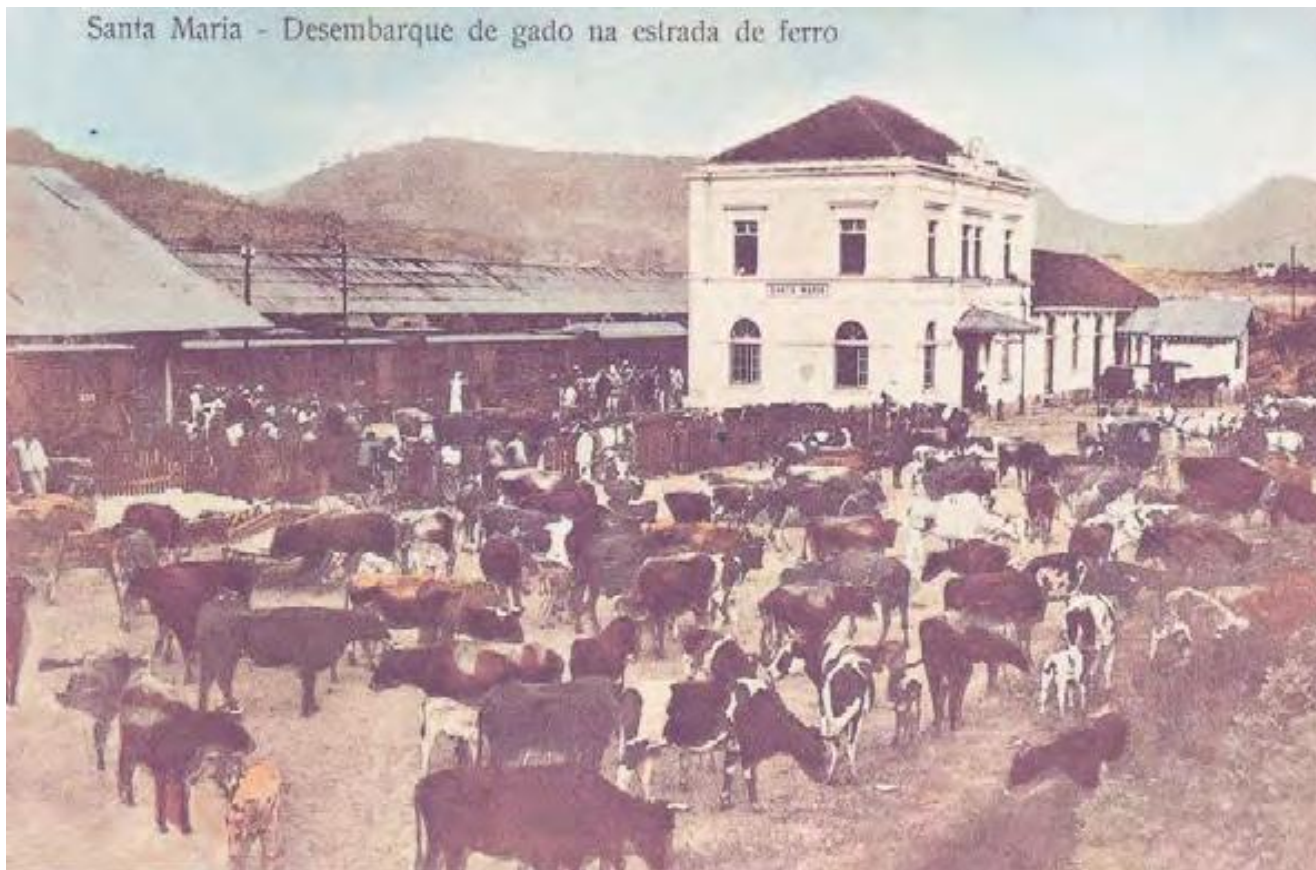


Figura 15: Imagem em formato de postal.



Figura 16: Imagem consta como do ano de 1914. Fonte - Consta no arquivo particular de Adalgisa N. Domingues.



**Figura 17:** Imagem consta como do ano de 1918 (?). Carreiros e o transporte de lenha. Autor desconhecido. Fonte: Arquivo Histórico Municipal e Santa Maria.

Conforme Isaia (1984, p. 60)<sup>9</sup> a plataforma coberta da gare da Estação Férrea de Santa Maria somente foi construída no início da década de 1920, já sob concessão do governo estadual.

Detalhes de imagens atuais mostram que parte das estruturas metálicas foram feitas com materiais reaproveitados, como trilhos vindos da Europa, produzidos ainda no século XIX.

### **3] A segunda estação após 1920:**

Do ano de 1920 poucas mudanças estruturais ocorrem no espaço longitudinal da gare e da estação ferroviária urbana de Santa Maria. Apenas adição de mais um pavilhão na parte oeste, como depósito de mercadorias e almoxarifado, bem como um local para a venda de bilhetes (“passagens”). Já na parte oeste do prédio principal, foi construído uma área de restaurante, banheiros e serviços de radiofonia.

Toda a estrutura, ao longo das décadas, passou por pequenas reformas e adaptações de espaços, conforme aumentava demanda pelos serviços ferroviários, especialmente para melhor atendimento de passageiros que se acumulavam na estação ao longo de 24 horas, para acessar

---

<sup>9</sup> Idem.

trens que corriam em direção à Porto Alegre, São Paulo, Rio Grande e demais localidades servidas pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

O mesmo se deu no espaço norte, contíguo às gares central e leste, em função das inúmeras linhas que davam acesso à estação, estacionamento lateral próximo à Cooperativa dos Empregados da VFRGS (carga e descarga de mercadorias), bem como aos serviços das Oficinas Centrais.



**Figura 18:** Panorama da destruição do atentado à bomba do ano de 1923. Fachada de entrada da estação. Autor desconhecido. Fonte: Centro de Preservação da História do Rio Grande do Sul, s.d., p. 95.





**Figura 19:** Panorama da destruição do atentado à bomba do ano de 1923. Fachada da gare da estação. Autor desconhecido. Fonte: Antônio Isaia (In: Santa Maria – Livro Guia Geral, Santa Maria, 1983, p. 73 – do Arquivo de João Batista Bolli).

De acordo com o “Programa de Preservação e Revitalização da Mancha Ferroviária de Santa Maria” (2001)<sup>10</sup>, ao longo do tempo, além do prédio principal assobradado com dois pisos, foram construídos quatro pavilhões anexos a este, além da área da plataforma de embarque e desembarque, que serviram de complementos de estrutura aos serviços ferroviários prestados pela VFRGS em Santa Maria.

Conforme os autores do texto supracitado, o estilo arquitetônico manteve-se no modelo, primordial, semelhante à outras estações da linha Porto Alegre-Uruguaiana, a exemplo ao da cidade de Cachoeira do Sul. Assim, ao final da década de 1920, a estrutura edificada já correspondia àquela que ainda existe no local, isto é, a atual em processo de degradação.

Na gestão estadual do governador Jair Soares e do prefeito municipal José Haidar Farret aconteceu, depois de muitos anos, uma reforma geral no prédio da Estação Férrea de Santa Maria. Elas incluíram ações de restauração, pinturas e ampliação, como ocorreu na proximidade da plataforma leste, com adição de obra de alvenaria. Neste espaço, perpendicular ao restante dos prédios, ficaram localizadas seções de limpeza, eletricidade, “guarda-fios” e novos banheiros<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Elaborado numa parceria entre Prefeitura Municipal de Santa Maria/RS e Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), visou a obtenção no exterior, na Bélgica, de um financiamento para a reforma e revitalização da “mancha ferroviária” local.

<sup>11</sup> Conforme consta em o “Programa de Preservação e Revitalização da Mancha Ferroviária de Santa Maria” (2001).



**Figura 20:** Solenidade cívica no “Largo da Viação Férrea - Irmão Estanislau” (década de 1980). Chegada dos restos mortais do Marechal Mallet e sua esposa à Santa Maria em 1995. Autor: Sidnei Martins Neves (?).



**Figura 21:** Imagem icônica da circulação de pessoas na gare da Estação de Santa Maria – ano 1996. Último trem de passageiros. Autor: Sidnei Martins Neves (conforme postagem no Facebook).

No ano de 1996, o prédio da Estação Férrea de Santa Maria/RS foi tombado provisoriamente pela Lei Municipal nº 4009. Já pelo Decreto Lei municipal Nº 285/00, de 24.08.2000, foi definitivamente incluído no patrimônio histórico do município. E, conforme a Portaria Nº 30/2000, de 26.10.2000, se deu o seu tombamento estadual.

Foi neste ano, no dia 04 de fevereiro, que correu o último trem de passageiros de longo curso no Estado do Rio Grande do Sul, ligando Santa Maria à Porto Alegre.

Sua saída se deu às 11 horas e 15 minutos da Estação de Santa Maria em direção à capital gaúcha. A partir deste evento final, o prédio foi desativado para tais serviços, sendo repassada a sua gestão ao governo municipal de Santa Maria, em função da privatização da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), que fora a sucedânea da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS).



**Figura 22:** Fachada sul, área de acesso de passageiros e administração, anexos laterais do antigo buffet, revistaria, banheiros e sala do agente de estação. Autor da imagem desconhecido. Fonte: Secretaria de Cultura, Esportes e Lazer do Município de Santa Maria/RS. In: [https://www.santamaria.rs.gov.br/cultura\\_esporte/459-museu-ferroviario-de-santa-maria](https://www.santamaria.rs.gov.br/cultura_esporte/459-museu-ferroviario-de-santa-maria)

#### 4) Quase um epílogo da segunda estação (Final ?)

No ano de 1999 ocorreram 2 incêndios em pavilhões localizados à esquerda do sobrado principal. Tais sinistros colocaram abaixo os telhados e as aberturas, em áreas onde funcionaram estruturas do antigo almoxarifado e seção de venda de passagens.

Anteriormente, pelo menos um episódio marcou tragicamente a história da estação, quando em 15.05.1923 parte da sua estrutura foi afetada por uma bomba de tempo, durante os acontecimentos da revolução entre “chimangos” (republicanos) e “maragatos” (federalistas), conforme o posto nas imagens de nº 18 e 19.

Na história republicana da cidade, os vários movimentos ditos “revolucionários”, contudo alguns serem apenas revoltas de setores políticos e/ou militares, o parque ferroviário com seus equipamentos e prédios sempre foi visado pela sua importância estratégica nos eventos. Com isso, muitas vezes tais espaços eram ocupados por quartelamentos e episódios de refugas aconteciam nas suas proximidades.

Por certo, o acontecimento mais significativo, nesse sentido, se deu com o evento de tomada do poder presidencial em 1930 por Getúlio Vargas. Na ocasião, Santa Maria acabou sendo ponto de confluência de trens que traziam tropas de todo o Estado do Rio Grande do Sul, de onde se deslocavam da sua Estação em direção ao Estado de São Paulo. O próprio líder político, Getúlio Vargas, teve passagem apoteótica pela cidade naquela época, quando de trem viajou em direção ao Rio de Janeiro para assumir o poder na República.



**Figura 23:** Visão sul da Estação de Santa Maria – década de 1990. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.



**Figura 24:** Aspecto atual da Estação Férrea de Santa Maria, no seu acesso pelo Largo Irmão Estanislau (Atualmente designada “Rua do Mercado”). Autor: Marcelo Gabriel Ercolani – 2019 (UFSM/NEFERS).



**Figura 25:** Aspecto atual de um dos pavilhões anexos da Estação Férrea de Santa Maria, destruído por incêndio em 1999. Autor: Marcelo Gabriel Ercolani – 2019 (UFSM/NEFERS).

Em 2007, foi instituído após os incêndios de 1999, então, o Projeto “Mancha Ferroviária”, coordenado pelos arquitetos Priscila Quesada e Andrey Schlee<sup>12</sup>. Daí decorrer nova restauração da Estação Férrea de Santa Maria/RS, realizada em parceria do município com o governo federal.

Contudo, isso incluiu apenas a edificação central e parte do prédio lateral direito, área do antigo e famoso buffet, considerado por muitos anos o principal restaurante da cidade, porém atualmente descaracterizado como tal.

---

<sup>12</sup> Conforme Foletto et all (2008, p. 70).



**Figura 26:** Autor: Felipe Pires Fonte: IPLAN - Instituto de Planejamento da Prefeitura Municipal de Santa Maria/RS.

### **5] Condições recentes, a partir de 2020, do Prédio da Estação Férrea de Santa Maria/RS:**

As várias imagens capturadas por Marcelo Gabriel Ercolani (UFSM/NEFERS)<sup>13</sup> “falam por si só”. Passados 13 anos da última intervenção pública nos espaços do patrimônio arquitetônico da antiga Estação Férrea de Santa Maria, a degradação tem sido uma constante.

Por mais que a Prefeitura Municipal de Santa Maria se empenhe com medidas de segurança, iluminação e limpeza do local, é bastante nítida a diária descompostura arquitetônica. Há falta de

---

<sup>13</sup> Economista, servidor da Universidade Federal de Santa Maria, lotado no Departamento de Ciências Sociais/CCSH.

manutenção e maior zelo, inclusive pela sua não ocupação interna dos prédios, que já serviram por certo tempo como espaços para a Secretaria de Cultura e ateliês de oficinas culturais.

Apenas na parte externa, onde existe o vasto largo de acesso ao local, acontecem esporadicamente eventos culturais e/ou de interesse comercial, o que inclui a plataforma leste da gare. Mesmo assim, no ano de 2019 tivemos outro incêndio, este num vagão há tempos reformado, que esse encontrava estacionado num recuo junto ao largo “Irmão Estanislau”. Vagão que outrora havia servido de alojamento para as chefias da empresa VFRGS/RFFSA. Mais uma imagem degradante.



**Figura 27:** Vagão destruído por incêndio criminoso em 2019. Autor: Marcelo Gabriel Ercolani – 2020 (UFSM/NEFERS).



Recentemente, no primeiro semestre de 2020, aconteceu a publicação de um edital de concessão pública à iniciativa privada daquele espaço. Contudo, iniciativa que tem gerado polêmicas na comunidade, tendo-se em vista as várias possibilidades levantadas de uso comercial dos prédios da estação e do seu entorno. Isso, ao tempo transcorrido dos anos 2000 até a atualidade, diferentes setores culturais da cidade de Santa Maria, que se dedicam às iniciativas de preservação do patrimônio histórico ferroviário e das várias ações correlatas de cultura popular, têm requerido políticas e gestão pública mistas, ou seja, de e para a parcerização no estabelecimento de projetos e de gestão.

Infelizmente, nesse tempo de mais de vinte anos, após a privatização da RFFSA, o que se percebe são discursos e poucas medidas efetivas de valorização e preservação deste e dos demais patrimônios da chamada “mancha ferroviária”, inserida nos limites do município de Santa Maria.

Perde-se, assim, muito do que foi a essência histórica do crescimento da cidade no século XX no contexto gaúcho e brasileiro, bem como das particularidades das suas sociabilidades e elementos de cultura, ligados aos significados dos transportes por trens, os vários cenários dos serviços da ferrovia, bem como das ações mutuais, cooperativistas, desportivas, educacionais e sociais dos trabalhadores ferroviários. Por consequência de correlações, os demais cenários econômicos do entorno e da cidade como um todo, através do comércio e indústria, além das demais iniciativas das áreas da educação, cultura e de saúde.

Infelizmente, salvo exceções de muitos admiradores da memória ferroviária, são setores institucionais e cidadãos contribuindo com o desleixo, para com grande parte das suas raízes históricas.



**Figura 28:** Estado atual (2019) do prédio principal da Estação Férrea de Santa Maria/RS. Autor: Marcelo Gabriel Ercolani – 2019 (UFSM/NEFERS).



**Figura 29:** Estado atual (2019) do prédio lateral (antiga área do almoxarifado e da venda de passagens) da Estação Férrea de Santa Maria/RS. Autor: Marcelo Gabriel Ercolani – 2019 (UFSM/NEFERS).



**Figura 30:** Estado atual (2019) do prédio principal da Estação Férrea de Santa Maria/RS, na sua fachada norte, área da gare. Autor: Marcelo Gabriel Ercolani – 2019 (UFSM/NEFERS).



**Figura 31:** Estado atual (2019) dos prédios anexos oeste da Estação Férrea de Santa Maria/RS, na sua fachada norte, área da gare. Autor: Marcelo Gabriel Ercolani – 2019 (UFSM/NEFERS).



**Figura 32:** Estado atual (2019) do prédio principal da Estação Férrea de Santa Maria/RS, na sua fachada norte, área da gare. Visão diagonal, de oeste para leste. Autor: Marcelo Gabriel Ercolani – 2019 (UFSM/NEFERS).

## O Sino, o Relógio e o Derradeiro Trem

Para encerrarmos este pequeno texto histórico sobre o elenco das muitas estações ferroviárias existentes no município de Santa Maria, e de modo especial a situada na sua zona urbana, que foi marco e uma história ferroviária sul-rio-grandense ao longo de um século, em tom de considerações finais apomos duas imagens que a muitos trazem boas e saudosas lembranças.

No prédio da estação e junto à sua gare, aonde os trens chegavam e partiam de e para vários destinos do Rio Grande do Sul e do Brasil, o sino e o relógio representam símbolos perdidos de um passado que alguns tiveram a felicidade de viver. Vivências de sociabilidade e progresso econômico e cultural que marcaram um perfil de humanidades em Santa Maria e, por certo, nos demais espaços ferroviários do Rio Grande do Sul, nos quais as estações férreas eram as “portas” de chegada e de saída de muitas comunidades.

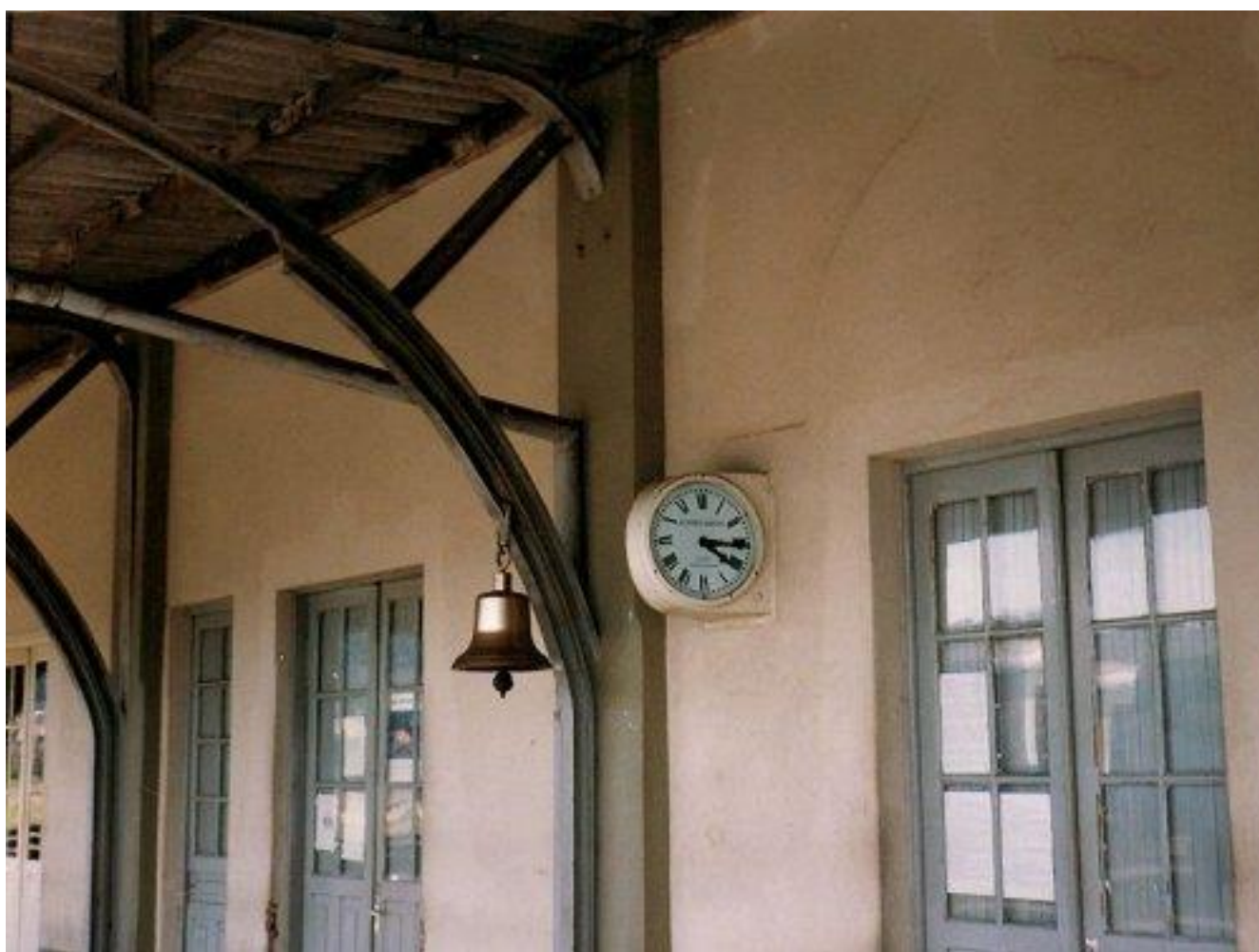


Figura 33: Autoria - Carlos Engler Mac Ginity, 25 Jul. 1992 (editada). Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/vfrgs/estacao-de-Santa-Maria.shtml>. Acessado em 30.04.2019.

**E o último trem de passageiros que saiu da estação de Santa Maria em direção à cidade de Porto Alegre. Imagem que evidencia o desleixo público, a falta de políticas de transportes para pessoas, como fora com muito sucesso ao longo de mais de 100 anos.**



**Figura 34:** O último trem de passageiros que circulou entre Santa Maria e Porto Alegre, 04 de fevereiro de 1996. Provavelmente autoria de Sidnei Martins Neves. Fonte: [http://www.viacaoferrea.com.br/fotosacervofim.php#!prettyPhoto\[movies\]/102/](http://www.viacaoferrea.com.br/fotosacervofim.php#!prettyPhoto[movies]/102/)

### **AGRADECIMENTO**

**A todos os autores de imagens utilizados neste trabalho, identificados ou não (desconhecidos), agradecemos imensamente.**

**Este singelo material também se resume a uma contribuição, entre outras do NEFERS, à manutenção da memória ferroviária de Santa Maria, do Rio Grande do Sul e do Brasil.**

**Assim que tivermos novos elementos documentais e imagens inéditas, pretendemos fazer a atualização da presente narrativa histórica.**