

SEGUINDO OS TRILHOS DO TREM

A influência da ferrovia na estruturação urbana de Santa Maria/RS

Danielle Faccin¹

Universidade Federal de Santa Maria - UFSM

daniellefaccin@gmail.com

Resumo: Santa Maria é uma cidade localizada na região central do Rio Grande do Sul e tem sua história fortemente marcada pela ferrovia, chegando a ser considerada o mais importante centro ferroviário gaúcho. Este trabalho teve por objetivo identificar, por meio de análise da evolução urbana, como a ferrovia influenciou na estruturação urbana da cidade, assim como, perceber de que forma se deu a consolidação da área conhecida como Mancha Ferroviária e como vem ocorrendo o seu relacionamento com o restante do tecido urbano ao longo do tempo. O estudo de fotografias e mapas da cidade, assim como de bibliografia sobre a cidade de Santa Maria, mostrou que além do papel fundamental da ferrovia no desenvolvimento cultural, político, social e econômico de Santa Maria, esta também se constituiu como uma grande indutora de seu crescimento urbano, atuando também como condicionante do arranjo espacial dos elementos que vieram a compor a cidade.

Palavras-chave: Estruturação urbana, Mancha Ferroviária, Patrimônio ferroviário.

1. Contextualização do cenário ferroviário gaúcho na transição entre os séculos XIX e XX

A primeira ferrovia do estado do Rio Grande do Sul foi inaugurada em abril de 1874 e tinha como principal objetivo o transporte de passageiros e de produção agrícola. Constituída por um trecho de aproximadamente 34km, ligava a capital Porto Alegre à cidade de São Leopoldo, importante centro urbano da zona de colonização alemã do vale do Rio dos Sinos, região conhecida como o “celeiro da província” (IPHAE, 2002, p. 19).

No entanto, além da necessidade de escoamento da produção, também existia a preocupação, por parte do governo imperial, de facilitar o acesso às fronteiras do país e, naquele momento, as ferrovias se mostravam como importantes instrumentos para a integração desejada. Sendo o território do Rio Grande do Sul considerado uma zona estratégica por ser limítrofe com Uruguai e Argentina e, ainda, ter proximidade com o Paraguai, “nações consideradas à época inimigas do Brasil” (FLÔRES, 2007, p. 15), foi traçado um plano que propunha integrar a província gaúcha ao centro do país.

¹ Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Santa Maria, Acadêmica no curso de Ciências Sociais Bacharelado da Universidade Federal de Santa Maria e Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Santa Maria.

O plano, apresentado em 1872 pelo engenheiro J. Ewback da Câmara, previa a construção de quatro linhas que atravessariam a província do Rio Grande do Sul, interligando-a de norte a sul e de leste a oeste.

Seguindo o planejamento efetuado, foram concedidas novas licenças para obras de estradas de ferro, sendo inaugurada em 1884 a segunda ferrovia gaúcha, a Estrada de Ferro de Rio Grande-Bagé. Anos antes, em 1877, foi iniciada a obra daquela que pode ser considerada como a mais importante ferrovia ao longo da história do Rio Grande do Sul, a Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana, com o propósito de ligar o litoral à fronteira oeste da Província. No ano de 1883 foi inaugurado o trecho desta ferrovia que ligava Margem do Taquari (atual General Câmara) à Cachoeira do Sul. No ano seguinte, no dia 13 de outubro, inaugurou-se o trecho Cachoeira do Sul-Santa Maria e em 1890 foi concluído o trecho Santa Maria-Cacequi.

Ainda no ano de 1889, o governo imperial concedeu ao engenheiro João Teixeira Soares, através do Decreto 10.432, o privilégio para a construção e uso de da ferrovia que ligaria o Rio Grande do Sul à São Paulo. Tal estrada deveria partir das margens do rio Itararé, na divisa entre São Paulo e Paraná, e chegar até o município de Santa Maria. Assim, em 1892 iniciaram-se as obras do trecho Santa Maria-Marcelino Ramos.

Buscando a conclusão da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana o governo federal realizou concorrência pública para o arrendamento desta estrada no ano de 1897. A empresa vencedora, a belga *Compagnie Auxiliare de Chemins de Fér au Brésil*, instalou então seus escritórios administrativos na cidade de Santa Maria. No ano de 1905, a partir de novo contrato com a empresa belga foi criada a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS). Consistindo em uma concessão pública administrada por empresa de capital privado, a VFRGS passou a administrar praticamente todas as ferrovias existentes em solo gaúcho. (FLÔRES, 2007)

Para cumprir o contrato firmado com o governo federal a *Compagnie Auxiliare* empreendeu uma série de obras. Assim, até o final de 1907 foi concluído o trecho Cacequi-Uruguaiana, completando a linha tronco, e até 1910 foram executados vários ramais desta mesma linha. Ainda nesse período foram construídas as linhas Santana do Livramento-Rosário do Sul-Cacequi (1909-1910) e Passo Fundo- Marcelino Ramos (1910). Portanto, pode-se afirmar que até o ano de 1910 as principais linhas do Rio Grande do Sul já estavam concluídas (Figura 01).

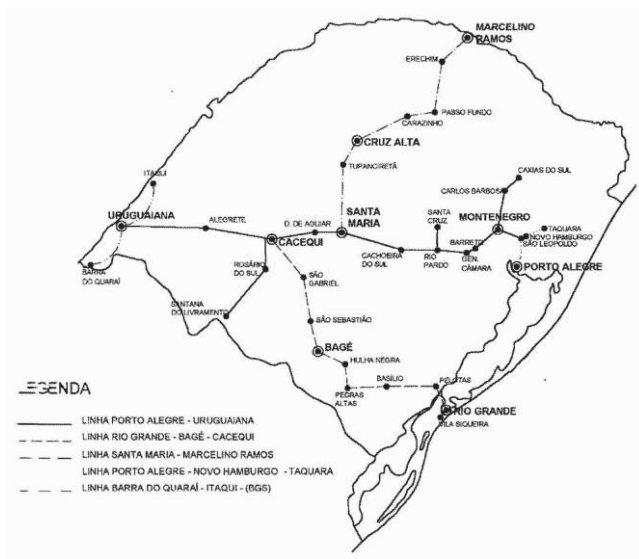


Figura 01 – Malha ferroviária do Rio Grande do Sul em 1910. (Fonte: IPHAE, 2002, p. 23)

Com a malha ferroviária principal praticamente configurada no início do século XX é possível observar que a cidade de Santa Maria, localizada no centro do estado gaúcho, já se encontrava em posição privilegiada dentro do sistema de ferrovias. Sua condição de importante entroncamento ferroviário influenciou diretamente no desenvolvimento econômico e cultural da cidade, agindo de forma significativa sobre a expansão e consolidação da forma urbana.

2. A ferrovia em Santa Maria e sua influência na estruturação urbana

A chegada da estrada de ferro à cidade de Santa Maria foi um fato muito aguardado, uma vez que esta viria a suprir as necessidades de transporte de mercadorias e passageiros na região. Em determinadas épocas do ano, quando ocorriam muitas chuvas, as estradas regionais tornavam-se intransitáveis, causando a falta absoluta de gêneros no comércio (BELÉM, 2000, p. 160). Assim, com a implantação da ferrovia na cidade, problemas dessa ordem não atingiriam mais a população local.

Além da resolução dessas questões, a ferrovia também se mostrava como sinônimo de modernidade e trazia consigo a possibilidade de desenvolvimento da cidade. Nesse sentido, Saldanha Marinho Filho (1887, apud MARCHIORI; NOAL FILHO, 1997, p. 68) colocou à época que

Desde que se possa compenetrar o Governo de que, com a abertura ao tráfego da estrada de Porto Alegre a Uruguaiana até a cidade de Santa Maria (...) ficará sendo esta cidade o centro de consumo dos produtos coloniais dessa região (Missões), terá a solução do

problema que resolverá a dúvida a respeito de sua colonização, porque forçosamente será levado a considerar que a distância não influirá tão grandemente no preço dos produtos, atentas as outras colônias que prosperam, estando, aliás, afastados mais de 20 léguas dos centros de consumo (...).

A tão esperada ferrovia chegou à cidade de Santa Maria no ano de 1884. No dia 10 de setembro daquele ano concluiu-se o assentamento dos trilhos até o local onde seria construída a estação da cidade e no dia 15 de outubro foi inaugurada oficialmente a linha férrea entre Santa Maria e a capital da província do Rio Grande do Sul (BELÉM, 2002, p. 160). Naquela época, a população santa-mariense contabilizava-se em torno de 8000 habitantes e a maior concentração populacional se dava nas proximidades do local de fundação da cidade, a Rua do Acampamento, e da Igreja Matriz. Então, com o intuito de permitir a ligação viária entre a estação férrea e o centro urbano foi traçada e construída a Avenida Progresso, atual Avenida Rio Branco (Figura 02).

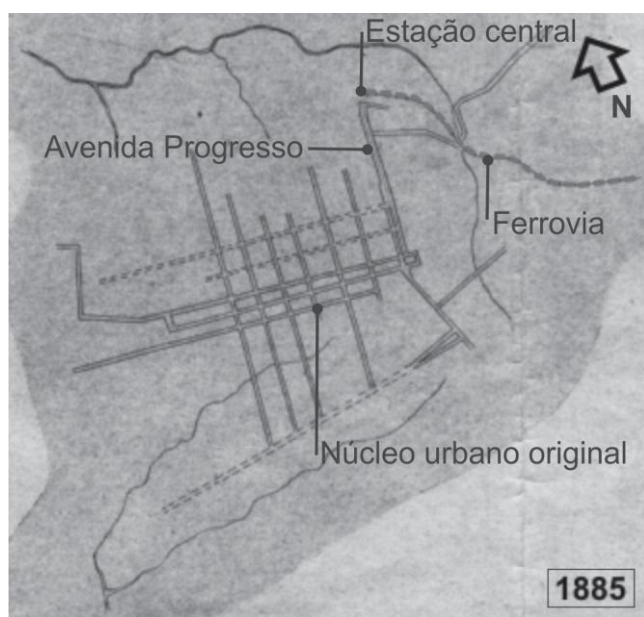


Figura 02 – Figura 02 – Planta da cidade de Santa Maria no ano de 1885, onde se observa a ligação viária efetuada pela Avenida Progresso entre a estação ferroviária central e o núcleo urbano pré-existente. (Fonte: imagem disponível em RUFF, 2001, p. 27, modificada pela autora, 2012).

Belém (2000, p. 165) coloca que no ano 1889 já era possível perceber o vigoroso impulso que a chegada da ferrovia deu para o desenvolvimento do município. A estação, como grande portal da cidade na época, propiciou a propulsão de uma série de atividades de comércio e serviços junto de seu entorno, a fim de dar suporte aos viajantes que se encontravam na cidade. Assim, foram inaugurados muitos hotéis nas proximidades da estação, principalmente nas ruas 7 de Setembro, Manoel Ribas e

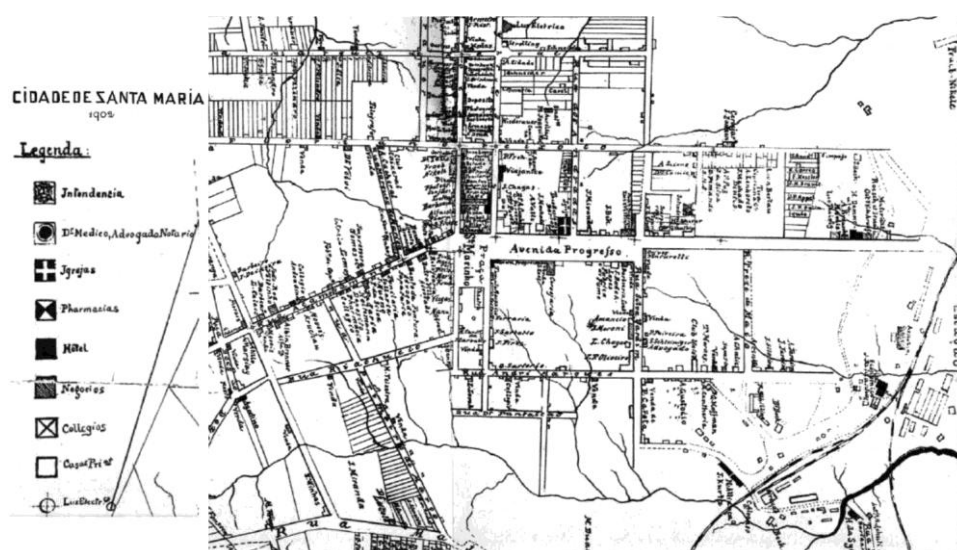
na então Avenida Progresso. Além destes, também se expandiu o número de restaurantes e lojas de vestuário e utensílios variados, principalmente na citada avenida, que passou a se configurar como um importante local de atividades comerciais e de serviços.

Contudo, não foi só o crescimento do número de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços que foi observado na área de entorno da estação. Também ocorreu o surgimento de novos aglomerados populacionais de origem proletária localizados junto às linhas férreas, de modo a iniciar a ocupação do setor norte da cidade. O primeiro bairro a se formar nessas condições foi o Itararé, cujo nome se deve a definição do traçado da linha Santa Maria-Itararé que iniciava nesta localidade. De acordo com Beltrão (1979, p. 355-356), após a definição do traçado, ocorrido em 1889, houve “quem se apressasse a adquirir terras ao longo do mesmo”.

Com a instalação dos escritórios administrativos e oficinas da *Compagnie Auxiliare de Chemins de Fér au Brésil* na cidade, no ano de 1898, a cidade ganhou destaque no cenário do Rio Grande do Sul como importante centro ferroviário. Como ponto equidistante dos portos de Rio Grande e de Porto Alegre e das ferrovias uruguaias e argentinas, Santa Maria apresentava-se, aos olhos dos belgas, “como um local próprio para o recebimento e transbordo da produção econômica gaúcha e sua destinação para as demais áreas da região platina” (FLÔRES, 2007, p. 167). Através dessa importância concedida à ferrovia em Santa Maria, a cidade passou a ser um ponto de parada e, além de propiciar o descanso temporário dos viajantes e a baldeação dos trens, também era “um ponto de negócios, de investimentos, de oportunidades de trabalho, de prestação de serviços e de formação humana” (FLÔRES, 2007, p. 170). Portanto, o desenvolvimento trazido pela estrutura ferroviária na cidade refletiu-se diretamente no maior incremento das atividades de comércio, serviço e cultura que, somadas com a chegada de novas pessoas para trabalhar na ferrovia, produziu um significativo crescimento urbano (Figura 03). Conforme os registros da época, entre 1885 e 1905, “a população urbana aumentou consideravelmente, o número de prédios, no mesmo espaço de tempo, quadruplicou” (KOTHER, 2001, p. 22-23).

Em decorrência da amplitude das atividades ferroviárias em Santa Maria, a *Compagnie Auxiliare de Chemins de Fér au Brésil* construiu, nas imediações na estação ferroviária, um conjunto habitacional com o intuito de, num primeiro momento, servir de alojamento aos trabalhadores responsáveis pela construção da ferrovia. A Vila Belga, como é conhecida, teve seu primeiro grupo de casas inauguradas no ano

de 1907 (LOPES, 2002, p. 180). Ao todo, o conjunto da vila ferroviária é composto por quarenta edificações geminadas, resultando em um total de oitenta residências, e mais quatro imóveis de tipologia diferenciada, os quais foram destinados especificamente à moradia dos engenheiros da Viação Férrea (CHO, 2002, p. 72). A Vila Belga foi projetada aos moldes da arquitetura eclética da época, onde todas as edificações do conjunto foram construídas junto à testada do lote e apresentavam pequeno recuo lateral e pátio nos fundos. No entanto, as casas não seguiam a mesma tipologia, sendo encontradas plantas de formato retangular, L ou C. Além do mais, as residências se diferenciam uma das outras por seus detalhes arquitetônicos, como aberturas, pilastras e cunhais.



[Figura 03 – Planta da cidade de Santa Maria do ano de 1902 elaborada por João Nehrer, onde é possível verificar o crescimento urbano e averiguar a expansão da ocupação do solo ao longo da Avenida Progresso. \(Fonte: MARCHIORI; NOAL FILHO, 1997, p. 84\)](#)

A construção da Vila Belga representou a consolidação do tecido urbano nas adjacências da estação férrea, impulsionando mais fortemente a ocupação da zona norte da cidade. A Avenida Progresso se conformava, então, como a grande via de acesso à ferrovia, comportava significativo e crescente número de estabelecimentos comerciais e de serviços, sendo a propulsora do desenvolvimento da cidade para além dos trilhos, ao norte.

Da mesma forma que as atividades econômicas, as moradias da classe ferroviária também foram se consolidando nas redondezas das linhas e dos equipamentos ferroviários, como no caso do já citado bairro Itararé e, num segundo momento, no bairro Chácara das Flores, que incluía a vila Perpétuo Socorro. Além do aumento de habitações no entorno da ferrovia, também as principais indústrias da

cidade foram sendo implantadas em suas adjacências (FLÔRES, 2007, p. 173). Estas indústrias surgiram em função do panorama de perspectiva do crescimento da cidade, sendo que suas localizações dentro da malha urbana refletiam os benefícios promovidos no setor em função da ferrovia, facilitando o transporte de matérias primas e produtos industrializados. Assim, seguindo esta tendência, surgiram mais vilas acompanhando os traçados das linhas férreas, entre as quais destacam-se a Carolina, Salgado Filho, Lar Operário, Leste, Schirmer, Rossato, Sinhá, Campestre do Menino Deus e Montanha Russa (FLÔRES, 2007, p. 188).

Outro fator importante que influenciou a estruturação urbana de Santa Maria, agora no que diz respeito à implantação de equipamentos, foi a criação da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (COOPFER). A COOPFER foi fundada em 1913 em uma iniciativa atribuída à figura de Manoel Ribas, com o objetivo de melhorar a condição de vida dos trabalhadores ferroviários. Era administrada pelos próprios ferroviários, os quais contribuíam com uma pequena mensalidade, descontada da folha de pagamento, que lhes davam o direito de utilizar os serviços prestados pela instituição. A cooperativa disponibilizava uma série de equipamentos à comunidade ferroviária como farmácia, padaria, fábrica de sabão, torrefação e moagem de café, fábrica de bolachas, alfaiataria e açougues. No entanto, entre as principais realizações da COOPFER destacam-se as criações da Escola de Artes e Ofícios, posteriormente denominada Escola Industrial Hugo Taylor, da Escola Santa Terezinha e do Hospital Casa de Saúde. Ao longo de sua trajetória a COOPFER, cuja sede localizava-se junto à Vila Belga, “foi pioneira em várias iniciativas de cunho social, sendo considerada, em seu apogeu, a maior cooperativa de consumo da América do Sul” (CHO, 2002, p. 130). O depoimento de Paulo Renato Silva da Conceição ilustra bem qual era a significação e a abrangência da cooperativa junto à classe trabalhadora ferroviária:

A Cooperativa foi fundada para dar as condições mínimas aos trabalhadores ferroviários: moradia, alimentação, vestuário e até móveis. Para se ter uma idéia, a pessoa poderia, desde que tivesse a noiva, adquirir tudo para o casamento, desde aliança, vestido de noiva, traje do noivo, todo o vestuário, mobiliário, ferragens, cozinha, fogões, relógio, etc. E tudo com prazo para pagar. No caso de doenças, tínhamos a farmácia, farmacêutico e hospital da maior qualidade. Havia também padaria e alfaiataria, que fornecia e confeccionava, ali, as roupas de festa, porque os ferroviários, os cooperativistas, eram, na época, uma elite em muitas cidades. Tínhamos lenharia, tabacaria, fábricas de sabão, café, gelo. Enfim, era um verdadeiro “*shopping center*” e mais avançado que os atuais, pois nós não só tínhamos os produtos, como eles eram fabricados pelos próprios ferroviários, pela própria cooperativa. (CHO, 2002, p. 134)

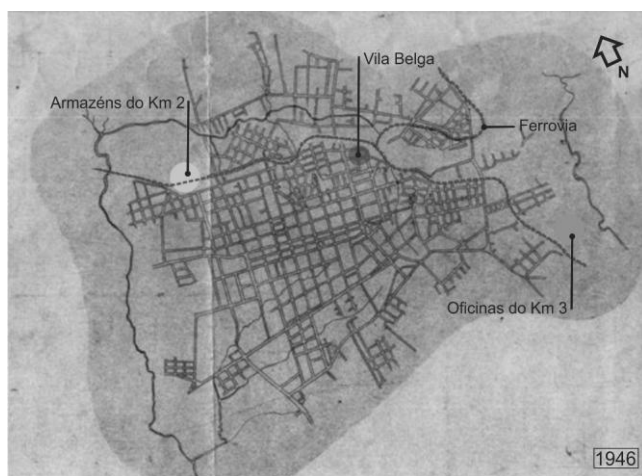
A partir da década de 1920 começou-se a pensar na expansão da estrutura operacional ferroviária da cidade, já considerada então como o principal entroncamento do estado. As oficinas centrais, localizadas próximas à estação no “Km 0”, já não possuíam mais condições de abarcar com toda a demanda de serviço, além de não possuírem uma infra-estrutura muito adequada em termos de segurança, como pôde ser verificado em grande incêndio ocorrido no local no ano de 1923. Assim, foram projetadas novas oficinas a ser construídas, nas quais seriam realizadas as reparações de carros e vagões, ficando as oficinas centrais então responsáveis somente pelos reparos nas locomotivas.

A área escolhida para a construção das novas oficinas ferroviárias localizava-se junto ao “Km 3” da linha Santa Maria-Porto Alegre. No ano de 1925 iniciaram-se, então, os trabalhos de terraplanagem e a construção dos pavilhões que abrigariam as oficinas. Conforme Trindade (2006, p. 69), após o início das obras, estas “entraram num processo de estagnação e só voltam a ser reiniciadas em 1927 com a construção de dois grupos de pavilhões, cada um com 60,00 x 100,00 m”. Ao total, a área construída das novas oficinas ultrapassava os vinte mil metros quadrados.

Com a expansão da infra-estrutura de apoio às atividades férreas, todo o parque ferroviário passou a abranger uma extensão longitudinal de aproximadamente 5 km dentro da cidade de Santa Maria. Assim, as instalações ferroviárias concentravam-se entre o “Km 3” da linha para Porto Alegre até o “Km 2” da linha para a fronteira, onde estavam situados os armazéns da VFRGS, conformando uma grande porção de área que ficou conhecida como Mancha Ferroviária. Assim sendo, a Mancha Ferroviária impulsionou significativamente a urbanização em seu entorno imediato, como pode ser observado, por exemplo, no surgimento de uma nova vila operária junto as oficinas da ferrovia no “Km 3”, já concluídas na década de 1930.

As “Oficinas do Km 3” vieram a se configurar, na sequência, como grande pólo de convergência de pessoas e serviços. Em menos de dez anos após a conclusão das obras de construção, as novas “Oficinas do Km 3” possuíam um número de funcionários superior a mil operários, alcançando o *status* de principal conjunto de oficinas ferroviárias do estado do Rio Grande do Sul. Pithan (1938, apud MARCHIORI; NOAL FILHO, 1997, p. 236) expôs, à época, a importância desta estrutura de oficinas no cenário gaúcho salientando que ali “se fabricam os mais complexos e variados petrechos necessários ao material rodante e às instalações da grande ferrovia gaúcha. Até carros de passageiros, dotados com todo o conforto, segurança e luxo são fabricados nessas importantes oficinas”.

A consolidação das atividades ferroviárias na cidade de Santa Maria estabeleceu um vínculo muito forte com o desenvolvimento de sua morfologia urbana como um todo. Em mapa de 1946 (Figura 04), momento em que a população urbana encontrava-se aproximadamente com 43.000 habitantes, é possível observar que a base formal da cidade tal e qual se apresenta contemporaneamente já estava formada e, por meio de comparação com registros em plantas da cidade até essa época, é possível certificar-se que a expansão do tecido urbano até então foi influenciada diretamente pela ferrovia. Desse modo, em um primeiro momento da implantação das atividades férreas na cidade, o crescimento se deu a partir do núcleo urbano pré-existente em direção ao norte, principalmente na área situada próxima à estação central. Esse vetor de urbanização foi impulsionado principalmente pela conformação da Avenida Rio Branco e a construção da Vila Belga, juntamente com a implantação de atividades de apoio aos viajantes, como por exemplo, a rede hoteleira. Posteriormente, a partir da década de 1930, o tecido urbano se expandiu também para o leste e para o oeste, seguindo o traçado da linha Porto Alegre-Uruguaiana, onde foram distribuídas as demais atividades do parque ferroviário.



[MARCHIORI; NOAL FILHO, 1997, p. 84](#)

[Figura 04 – Planta da cidade de Santa Maria no ano de 1946, onde pode ser observado o núcleo urbano consolidado ao longo de todo o parque ferroviário. \(Fonte: imagem disponível no arquivo pessoal de Luis Fernando da Silva Mello modificada pela autora, 2012\).](#)

Após a década de 1960, a conformação urbana de Santa Maria passa a ser paulatinamente modificada sob influência da instalação de novos e importantes equipamentos como a Base Aérea de Santa Maria (BASM) e a Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), ambas localizadas no setor leste da cidade, que à época encontrava-se isolado do núcleo urbano principal. Somado a isto, a partir desse período, as atividades ferroviárias na cidade passam a sofrer de um processo de

declínio, refletindo uma tendência nacional de estagnação do setor. Tais fatores influenciaram uma decadência na urbanização da área no entorno da Mancha Ferroviária, assim como, a forte expansão da cidade em direção ao leste, provocando o que hoje é uma das principais características estruturais do tecido urbano santa-mariense, sua linearidade leste-oeste (Figura 05).

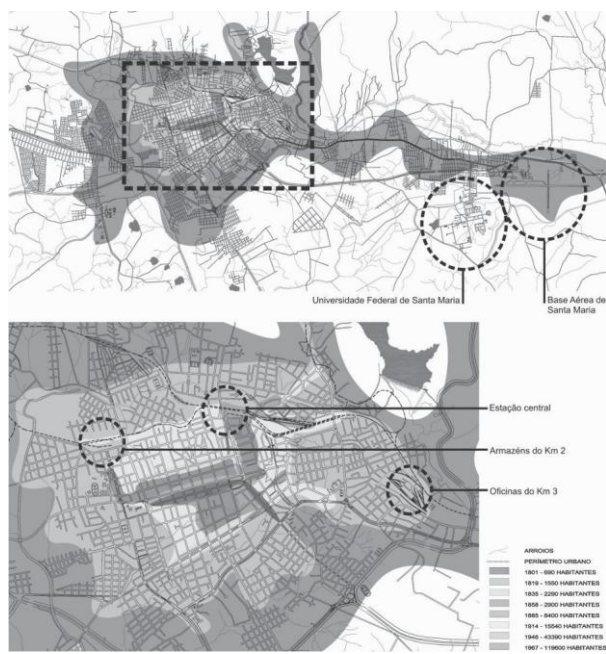


Figura 05 – Mapa da evolução urbana de Santa Maria, com destaque para a área da cidade diretamente influenciada pela disposição da infra-estrutura ferroviária. (Fonte: Mapa Base para Elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Santa Maria, 2005, modificada pela autora, 2012)

3. A crise do sistema ferroviário e suas implicações sobre o panorama atual da Mancha Ferroviária de Santa Maria

Por volta da década de 1960 passa a assolar uma tendência de crise ferroviária no país, refletindo-se também, no cenário santa-mariense. Dois fatores importantes para o início da desestruturação do sistema ferroviário brasileiro encontram-se na instituição do Plano de Metas (1957-1960) e no Golpe Militar (1964), como exposto na sequência.

O Plano de Metas foi uma medida do governo de Juscelino Kubitschek e tinha por objetivo alavancar o desenvolvimento nacional, fazendo o país crescer *cinquenta anos em cinco*. Então, dentro dessa lógica desenvolvimentista, o governo federal uniu em 1957, sob uma mesma administração, dezoito ferrovias regionais (incluindo a VFRGS), criando assim a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). A

tomada de tal decisão era justificada pelo governo como forma de desonerar a União, fomentar novos investimentos e buscar uma maior eficiência operacional. Também com o intuito de fomentar o progresso nacional, tal plano de governo previa o incentivo ao transporte rodoviário com a construção de estradas por todo o país. Sendo assim, dentro desse quadro, o transporte ferroviário não obteve atenção prioritária do governo e, na medida em que crescia a popularização dos automóveis, ônibus e caminhões, e se melhoravam as condições de mobilidade rodoviária, os trens passaram a ser vistos como meios de transportes menos eficientes tanto para o transporte de passageiros quanto para o de cargas.

Por sua vez, o Golpe Militar, através do novo regime implantado, executava ações que iam de encontro à liberdade de expressão e, como consequência, sufocavam focos de organizações políticas em desconformidade com o novo governo. Assim, a falta de investimentos na rede ferroviária nacional também tinha por objetivo diminuir a força política da classe ferroviária. Nesse sentido, Mello (2002, p. 56) salienta que,

Tais constatações permitem elaborar hipóteses de que as políticas de planejamento antes de serem econômicas, visaram, no primeiro momento, a um modelo de desenvolvimento que atendesse aos interesses da indústria automotiva e, agravando ainda mais as condições da rede, as políticas de cunho ideológico e logístico da revolução objetivando diminuir a força de uma classe historicamente politizada. A falta de investimentos e o conseqüente sucateamento da infra-estrutura e descaso com os funcionários somados a desarticulações funcionais da estrutura existente, denotam que interesses alheios ao interesse público norteavam as decisões, notadamente quando se constata que tais políticas iam em sentido contrário a todas as experiências e iniciativas para o setor de transportes exitosas de outros países.

A decadência do sistema ferroviário que se desenhou ao longo das décadas de 1960 a 1990 gerou impactos negativos sobre a classe de trabalhadores a ele vinculada, refletindo-se sobre as dinâmicas sociais e, conseqüentemente, sobre o espaço urbano. Diante da construção deste panorama desanimador a COOPFER foi paulatinamente entrando em processo de enfraquecimento, reduzindo suas possibilidades de reivindicação e representatividade. A classe ferroviária foi diminuindo seu poder aquisitivo e as atividades da iniciativa privada que estavam vinculadas direta ou indiretamente com o funcionamento da ferrovia também foram, aos poucos, definhando. A Avenida Rio Branco, até então símbolo do progresso e endereço da elite local, começa a trocar de aspecto com o fechamento da rede hoteleira e das lojas mais importantes. O descaso passa a ser evidente nas fachadas das edificações e na manutenção dos espaços públicos da zona da ferrovia. Os espaços de lazer e

sociabilidade urbana também se deslocam desta área para a região mais central da cidade.

Sendo assim, a criação da Rede Ferroviária Federal não impediu que o sistema ferroviário e toda a estrutura ligada a ele entrassem em colapso, culminando com a inclusão da RFFSA no Programa Nacional de Desestatização em 1992 (TRINDADE, 2006, p. 51-53 passim). Para facilitar a privatização, a RFFSA foi dividida em seis malhas regionais, ficando a Malha Sul compreendida por ferrovias dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O leilão da Malha Sul ocorreu no dia 13 de dezembro de 1996, quando foi adquirida pela Ferrovia Sul-Atlântico, atual *América Latina Logística* (ALL), que assumiu a operação desta em 01 de março de 1997. O processo de liquidação da RFFSA foi iniciado em 1999 e a extinção da mesma se deu em 22 de janeiro de 2007.

Com o término das atividades ferroviárias muitas edificações pertencentes então à RFFSA e também à COOPFER passaram por um período de abandono. No entanto, atitudes em prol da preservação do patrimônio ferroviário passaram a ser tomadas. O governo santa-mariense reconheceu, através da Lei Municipal n. 4009 de 1996, a Mancha Ferroviária de Santa Maria como patrimônio histórico e cultural do município, englobando “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”. No ano seguinte, o município tombou o conjunto arquitetônico da Vila Belga. Já no ano de 2000, o sítio ferroviário de Santa Maria foi tombado em nível estadual, por meio da Portaria n. 30 da Secretaria de Estado da Cultura. Este tombamento compreendeu: o edifício da estação de passageiros; os pavilhões 1, 2 e 3; a plataforma de embarque; o largo da estação; o plano de loteamento da Vila Belga; quarenta e quatro edifícios residenciais geminados; o edifício comercial da Associação dos Funcionários da Viação Férrea; o edifício de escritórios, depósitos e armazéns da COOPFER e o Colégio Manoel Ribas. (SCHLLE, 2001, p. 96-98)

A partir dessa época, algumas outras edificações ligadas à história ferroviária também vieram recebendo algum tipo de atenção, como se pode citar nos exemplos do edifício da antiga Escola Industrial Hugo Taylor, hoje abrigando um supermercado da rede *Carrefour*, e parte das Oficinas do Km 3, atualmente sediando a indústria Santa Fé Vagões. No entanto, percebe-se que a preocupação com os espaços citados não foi tanto no sentido de preservação do patrimônio edificado, se conformando mais como uma questão de reabilitação destes prédios para que pudessem comportar

novos usos, aproveitando uma infra-estrutura existente de modo a evitar sua ociosidade.

Mais recentemente, a partir do ano de 2011, a Prefeitura Municipal vem promovendo e incentivando uma série de intervenções nos espaços públicos da área de influência da ferrovia, assim como, na Avenida Rio Branco, esta que é, como já visto, a principal via de ligação entre o centro da cidade e antiga estação ferroviária. A citada avenida passou por uma reforma nos canteiros centrais, anteriormente ocupados por vendedores ambulantes, a fim de proporcionar um espaço de estar e contemplação à comunidade, recuperando também os monumentos existentes no local, os quais passaram muito tempo escondidos, encobertos da vista do público pelas barracas de comércio informal que tomavam toda a área do canteiro. Após anos de abandono, também a área da Vila Belga recebeu melhorias urbanas, tais como recuperação de vias, instalação de iluminação pública e pintura das edificações. (Figura 06)

Salienta-se, contudo, que a falta de estipulação e, também, de cumprimento de critérios de intervenção e de preservação em toda a área da Mancha Ferroviária põe em risco a noção do conjunto constituído pelos valores arquitetônicos, históricos, culturais e sociais desta porção da cidade de Santa Maria. Sendo assim, mesmo com as ações pontuais já relatadas, a ausência de um planejamento urbano abrangente para toda a área da Mancha Ferroviária e de uma destinação específica para este conjunto patrimonial vem oportunizando o fortalecimento de um incipiente, mas já preocupante, cenário de degradação urbana junto aos espaços de tradição ferroviária na cidade de Santa Maria. Um sinal de alerta está na estagnação econômica destas regiões urbanas e nas crescentes ocupações irregulares junto às áreas e edifícios ferroviários, como ocorre nas popularmente denominadas “Invasão do Km 3” e “Invasão da Gare”. Esse processo de formação de enclaves sociais dissociados de toda a representatividade cultural e social que a área possui só vem a potencializar a perda de memória ferroviária e, conseqüentemente, da memória urbana de Santa Maria.



Figura 06 – Aerofotogramétrico da cidade de Santa Maria do ano de 2004 e a localização de espaços de origem ferroviária significados para a cidade, como o largo da Estação Central, a Vila Belga, a antiga Escola Industrial Hugo Taylor e as antigas Oficinas do Km 3 (da esquerda para a direita, respectivamente) em seus estados atuais. (Fonte: Imagens do arquivo da Prefeitura Municipal de Santa Maria e de arquivo pessoal, modificadas pela autora, 2012)

Sendo assim, ao considerar a Mancha Ferroviária na época em que esta era um espaço unitário e integrado, vê-se que ela foi responsável pelo desenvolvimento de uma série de atividades ligadas direta ou indiretamente à ferrovia, sendo o símbolo de um período de prosperidade. No entanto, em sua condição atual de espaço fragmentado, a Mancha Ferroviária passa a segmentar o tecido urbano e o contexto social que antes ela mesma fazia a ligação, seja formal ou funcionalmente. (MELLO, 2002, p. 85-86)

Atualmente, a principal característica da cidade de Santa Maria é sua condição de importante e reconhecido pólo educacional, cultural e de prestação de serviços. Característica esta que foi construída também sob influência da ferrovia, uma vez que esta foi uma grande impulsora do progresso na cidade até meados do século XX. Dessa forma, o desenvolvimento urbano, político, cultural, social e econômico que as atividades ferroviárias causaram na cidade evidencia-se até o tempo presente, pois foram fatores propulsores e determinantes para as mudanças e avanços que vieram na seqüência. A situação da Mancha Ferroviária e seu patrimônio edificado, no entanto, inspira cuidados. Fazem-se necessários estudos e ações de planejamento que busquem sua rearticulação à dinâmica urbana contemporânea, de modo que seja preservada a memória desta área que já foi o grande “coração” da cidade sem impedir seu uso e ocupação de forma coerente com as suas características urbanísticas e com a carga simbólica que possui.

O que se percebe no quadro geral é a ausência de uma política específica de preservação do patrimônio urbano, uma política que entenda a Mancha Ferroviária como um todo representativo da história da cidade, que perceba sua significação enquanto forte elemento estruturador de sua conformação urbana. Dentro dessa perspectiva, fica a pergunta: até que ponto pequenas intervenções sobre os espaços públicos darão conta de preservar o sentido e a importância histórica das áreas urbanas de influência da Mancha Ferroviária?

4. Referências bibliográficas

BELÉM, João. **História do município de Santa Maria: 1797-1933**. Santa Maria: Ed. da UFSM, 2000.

BELTRÃO, Romeu. **Cronologia histórica de Santa Maria e do extinto município de São Martinho: 1787-1930**. Canoas: Ed. La Salle, 1979.

CHO (CENTRO DE HISTÓRIA ORAL). **Memória Cidadã: Vila Belga**. Porto Alegre: Sedac/CHO, 2002.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **Fragmentos da história ferroviária brasileira e rio-grandense: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Santa Maria, a “Cidade Ferroviária”**. Santa Maria: Palotti, 2007.

IPHAE (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO). **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das estações – 1874-1959**. Porto Alegre: Palotti, 2002.

KOTHER, Maria Beatriz Medeiros. A importância da rede ferroviária na ocupação do Rio Grande do Sul. In: SEMINÁRIO TERRITÓRIO, PATRIMÔNIO E MEMÓRIA, 2001, Santa Maria. **Anais...** Santa Maria: UFSM, 2002. p. 14-25

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. 224f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade Politécnica da Catalunha, Barcelona, 2002.

MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antonio (Organizadores). **Santa Maria: relatos e impressões de viagens**. Santa Maria: Editora UFSM, 1997.

MELLO, Luiz Fernando da Silva. **O espaço imaginário e o imaginário do espaço: a Ferrovia em Santa Maria, RS.** 2002. 160 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.

RUFF, Jonas Paulo. **Requalificação Urbana da Av. Rio Branco: área de influência da ferrovia no centro de Santa Maria.** 2001. Vol. 1, 75f. Vol. 2, 256f. Vol. 3, 122f. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2001.

SCHLEE, Andrey Rosenthal. A mancha ferroviária de Santa Maria. In: SEMINÁRIO TERRITÓRIO, PATRIMÔNIO E MEMÓRIA, 2001, Santa Maria. **Anais...** Santa Maria: UFSM, 2002. p. 94-107.

TRINDADE, Larissa Carvalho. **Perspectivas para o Km 3.** 2006. 113f. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2006.