



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

**A FERROVIA, O PATRIMÔNIO E
A VILA BELGA (SANTA MARIA/RS)**

ANELISE COSTA DA SILVA

PORTO ALEGRE

2014

ANELISE COSTA DA SILVA

A FERROVIA, O PATRIMÔNIO E
A VILA BELGA (SANTA MARIA/RS)

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para obtenção do título de Licenciada em História.

Orientador: Prof. Adolar Koch

PORTO ALEGRE

2014

*À grande família ferroviária,
em memória de Antônio e de Francisco*

“A estrada de ferro arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecer de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia.”

(Eric Hobsbawm – *A Era das Revoluções*)

“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.”

(Maria Cecília Londres Fonseca – *O Patrimônio em Processo*)

*“E assim chegar
E partir
São só dois lados da mesma viagem
O trem que chega
É o mesmo trem da partida”*

(Milton Nascimento e Fernando Brant - *Encontros e Despedidas*)

AGRADECIMENTOS

É chegado o momento de agradecer. Demonstrar o quão importante foi a presença de cada um e de todos aqueles que, dentro e fora da academia, dedicaram algum momento de seu tempo, da sua vida, do seu espaço, para que esse trabalho e a minha formação universitária fosse possível.

Agradeço, em primeiro lugar, ao professor, amigo e orientador, Adolar Koch, pela compreensão e companheirismo e, acima de tudo, pela paciência.

Agradeço, igualmente, aos professores Cesar Augusto Barcellos Guazzelli, e Nilton Mület Pereira, pela orientação e pela sensibilidade.

Agradeço ao senhor Paulo Roberto da Silva Dias, oficial escrevente, funcionário do fórum de Santa Maria, pela presteza e gentileza dedicadas a minha pessoa no momento da pesquisa de campo.

Agradeço à Michelle Raupp Selister, secretária da Comissão de Graduação da História, pela dedicação conosco, o auxílio e disposição nos momentos em que nos deparávamos com questões burocráticas e administrativas.

Agradeço ao senhor Adão Sergio Fraga de Oliveira, funcionário do IFCH, por toda atenção, carinho, compreensão e delicadeza dispensados a nós, os alunos da História.

Agradeço aos meus amados amores. Família, namorado, amigos e companheiros, a vocês o meu mais digno agradecimento pela paciência nos momentos mais delicados, pela compreensão na ausência e pela palavra amiga.

SUMÁRIO

Resumo	08
Abstract	08
Lista de Siglas	09
Introdução	11
1. O Centro Histórico	13
1.1 O Sítio Ferroviário de Santa Maria e a Vila Belga	13
1.2 Uma pequena revisão bibliográfica	15
1.3 Considerações sobre os documentos de base	17
2. A História e as Ferrovias	20
2.1 Vapor sobre ferro: a indústria, a máquina e a engenharia	20
2.2 Brasil: um barão, um café-com-leite e uma Estrada de Ferro	22
2.3 Ferrovias no RS: a fronteira, a estratégia e o Positivismo	25
2.4 Na boca do monte: um entroncamento, um parque e um patrimônio	31
2.5 A Vila Belga: o engenheiro, o sindicato e o abandono	35
3. Conceitualização Teórica	38
3.1 Identidade, representação e memória	38
3.2 Patrimônio, monumento e história	41
4. A Justiça Embarca no Trem	46
4.1 Inquérito Civil nº 110/2002	46

4.1.1	Ações Anteriores	46
4.1.2	Autos do Inquérito	47
4.2	“Ação Civil Pública – Vila Belga”	48
4.2.1	Memorial Descritivo da Revitalização da Vila Belga	48
4.2.2	Autos do Processo	48
4.3	Do Tombamento à Preservação	50
	Considerações Finais	53
	Referências Bibliográficas	55

RESUMO

Esse trabalho aborda o tema do patrimônio histórico ferroviário, sendo o foco central a revitalização da Vila Belga, patrimônio histórico e cultural em Santa Maria/RS. O foco direciona-se a intervenção judicial aplicada naquele município a fim de unir as pequenas iniciativas relacionadas à preservação e reabilitação do patrimônio já tombado em ações efetivas. Procurou-se discutir nesta obra conceitos de memória, identidade e representação, fundamentais ao estudo do Patrimônio.

PALAVRAS-CHAVE: Ferrovias, Patrimônio, Vila Belga, Preservação Patrimonial.

ABSTRACT

This paper addresses the issue of railway heritage, being the central focus of the revitalization of the Belgian Village, historic and cultural heritage in Santa Maria / RS. The focus directs to judicial intervention applied in that county to unite small initiatives related to the preservation and rehabilitation of heritage has fallen into effective action. We tried to discuss this work concepts of memory, identity and representation are fundamental to the study of equity.

KEYWORDS: Railways, Heritage, Belgian Village, Asset Preservation.

LISTA DE SIGLAS

AAEFSM – Associação dos Amigos da Estação Férrea de Santa Maria
ACP – Ação Civil Pública
ALL – América Latina Logística
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
BASM – Base Aérea de Santa Maria
CHO – Centro de História Oral
CMPH – Conselho Municipal de Patrimônio Histórico
CNT – Central Nacional dos Transportes
COOPFER – Cooperativa dos Funcionários da VFRGS
CORSAN – Companhia Riograndense de Saneamento
CREA/RS – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia
ECSM – Escritório da Cidade de Santa Maria
EF – Estrada de Ferro
EFSM – Estação Férrea de Santa Maria
GPSM – Gabinete do Prefeito
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IC – Inquérito Civil
IPHAE – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Estadual
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPLAN – Instituto de Planejamento de Santa Maria
LIF – Lei de Incentivo Fiscal
MP – Ministério Público
MSM – Município de Santa Maria
PDN – Plano Nacional de Desenvolvimento
PGM – Procuradoria Geral da União
PMSM – Prefeitura Municipal de Santa Maria
PNE – Portador de Necessidades Especiais
PRR – Partido Republicano Riograndense

RFFSA – Rede Férrea Federal Sociedade Anônima
SEASM – Sociedade de Engenharia e Arquitetura de Santa Maria
SEC/RS – Secretaria do Estado de Educação
SEPLAN – Secretaria de Planejamento e Habitação
SMA – Secretaria Municipal de Administração
SMDU – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
SMGA – Secretaria Municipal de Gestão em Ambiente
SMIS – Secretaria Municipal de Infraestrutura e Serviços
SMTE – Secretaria Municipal de Transportes e Eventos
SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SVT – Secretaria de Viação e Transportes
TJ – Tribunal de Justiça
TRD – Termo de Recebimento Definitivo
UFSM – Universidade Federal de Santa Maria
VB – Vila Belga
VFRGS – Viação Férrea do Rio Grande do Sul

Obs.: As inúmeras mudanças nos nomes das secretarias municipais se deram em função das trocas administrativas ocorridas durante os anos em que tramitaram inquérito e ação civil.

INTRODUÇÃO

Esse trabalho procura entender aspectos da problemática patrimonial relacionada à arquitetura ferroviária como referência espacial. Aqui se procurou cumprir a tarefa de abordar a importância das ferrovias no desenvolvimento socioeconômico e cultural, especialmente do estado do Rio Grande do Sul, enfatizando o valor associado à cidade de Santa Maria como centro administrativo e irradiador das estradas de ferro. A Vila Belga, nesse cenário, é representativa desse espaço, a um só tempo, físico e imaginado.

Faço aqui um recorte espaço-temporal na cidade de Santa Maria, Estado do Rio Grande do Sul, onde se encontra um dos mais belos conjuntos arquitetônicos e históricos, a Vila Belga, que é até hoje um núcleo habitacional. Esse conjunto habitacional vem sofrendo processo de intervenção patrimonial desde que foi considerado Patrimônio Histórico e Cultural do município de Santa Maria. Entretanto, medidas efetivas em favor da sua reparação e revitalização, só foram tomadas depois da instauração do Processo Civil nº 207/1.07.0012354-0, a “Ação Civil Pública – Vila Belga”, o qual analisei toda a juntada dos autos.

Em uma primeira seção serão delimitados o tema sobre o que trata essa monografia, e as motivações que o incentivaram. Na sequência será feita, através de uma revisão bibliográfica, a análise do estado da arte e algumas considerações sobre o documento de base e sua investigação. Na próxima seção será incorporado o contexto histórico ao qual se relaciona o assunto tratado, onde se irão recortando no espaço e no tempo enfoques mais próximos à temática aqui proposta. Na seção seguinte será tratada a questão da preservação patrimonial, um pouco da sua história e das suas implicações. Continuando, em uma pequena discussão teórica se faz um encadeamento dos conceitos de memória, de identidade e representação aos conceitos de monumento e patrimônio. Por último, procuro definir alguns pontos marcantes na investigação dos processos judiciais analisados.

A cidade de Santa Maria está, ainda hoje, marcada pela presença ferroviária de inúmeras formas, sejam concretas ou imaginadas. Os espaços não eram somente físicos, eram

também de convívio e interações sociais. Apesar do fechamento da ferrovia, há uma invocação pública constante desta, seja por sua presença ou ausência.¹ O patrimônio arquitetônico da ferrovia serve como referência, conta uma história, a história de um patrimônio imaterial, intangível, a história de muitas histórias. É um pouco dessa história que pretendi contar aqui.

¹ ZANINI, Maria Catarina Chitolina. *Como posso ter saudades de um tempo que não vivi?* História: Debates e Tendências. Jul/dez 2013: vol. 13 (nº 2). pp. 310-11.

1. O Centro Histórico

1.1. O sítio ferroviário de Santa Maria e a Vila Belga

Tomando como base a problemática do patrimônio histórico e cultural, procurei direcioná-la à questão específica do transporte ferroviário brasileiro, priorizando os aspectos relacionados aos complexos férreos do Rio Grande do Sul, e especificamente o Parque Ferroviário de Santa Maria, o qual se desenvolveu junto ao Centro Histórico daquele município. Em relação à análise ótica, busquei analisar o tombamento e a preservação da Vila Belga, que passou a ser o meu objeto central da pesquisa. A Vila Belga é um conjunto habitacional situado no Centro Histórico da cidade gaúcha de Santa Maria, que foi construído para abrigar os operários da manutenção e ampliação das estradas de ferro do estado, no início do século XX. Segundo Weber,

[...] em muitos lugares a própria organização espacial das cidades tem ligação direta com a criação da Ferrovia, pois, era geralmente em torno ou próximo aos trilhos que se desenvolviam as vilas de funcionários. A cidade de Santa Maria pode ser usada como exemplo desta afirmação, ainda hoje é possível verificar que a cidade se desenvolveu nos locais próximos às linhas férreas, dando origem as vilas onde residiam principalmente ferroviários.²

As casas da Vila Belga, juntamente com a Gare, o prédio administrativo, depósitos, anexos e largo da estação férrea e seu muro de pedras, a sede e as edificações de apoio da Cooperativa dos funcionários da viação (COOPFER), e a Escola Estadual Manoel Ribas (antiga Escola Santa Terezinha, formam a denominada Mancha Ferroviária de Santa Maria. Esse parque histórico abarca ainda os cinco quilômetros compreendidos entre os armazéns localizados no Km 2 em direção à Uruguaiana, e as oficinas situadas ao Km 3 na direção de

² WEBER, Lucinéia Inês. *Memória de um Clube Social Negro: Sociedade Cultural Ferroviária Treze de Maio*. Artigo (Graduação) – Curso de Graduação em Ciências Sociais. UFSM, 2011. p. 11.

Porto Alegre, além da Casa de Saúde, da Escola Industrial Hugo Taylor (antiga Escola de Artes e Ofícios, onde hoje está acondicionado o Hipermercado Carrefour).³

Parte desse conjugado sofreu tombamento histórico e cultural no ano 2000: em âmbito estadual, pela Secretaria de Estado da Cultura do Rio Grande do Sul, conforme a Portaria Estadual nº 30/2000; e no âmbito municipal através do Decreto Municipal nº 285/2000.⁴ O conjunto habitacional é considerado patrimônio histórico e cultural pelo município de Santa Maria desde o ano de 1988 (Lei Municipal nº 2.983), e outra parcela do Sítio Ferroviário, desde 1996 (Lei Municipal nº 4.009).⁵

Os *encontros e despedidas* na gare, as viagens, as trilhas e os trilhos, as paisagens, e os tempos nostálgicos de um avô e bisavô também nostálgicos, já que não os conheci; a história da ferrovia está intimamente ligada à minha infância, e à história da minha família. Aliás, história da ferrovia está intimamente ligada à história de muitas famílias e de muitos lugares, como salienta Zanini, “não há como estudar a história de determinadas localidades sem se salientar o impacto da Ferrovia, [ela] com certeza, representou uma nova forma de convívio e de alterações nas noções de tempo e espaço sociais”.⁶

Intencionando pesquisar sobre algo que me fosse particularmente familiar, e analisando a tão recente e já conturbada relação das comunidades do interior com as rodovias e o modal rodoviário, pensei em direcionar minha pesquisa à memória e ao imaginário coletivo sobre o entorno da ainda muito presente estrada de ferro. Por ser esta uma questão bastante abstrata, que certamente demandaria um tempo maior do que aquele que se dispõem à conclusão de curso, fui orientada à busca de um objeto de pesquisa ao qual me favorecesse a presteza. Na trajetória acadêmica de graduanda em licenciatura confesso que nunca tive intenção, nem sequer manifestei interesse pela temática patrimonial. Ocorre que, à procura de um objeto de pesquisa, dentre as referências encontrei inúmeras alusões ao tombamento, à preservação e à revitalização do conjunto habitacional dos ferroviários de Santa Maria, a Vila Belga.

³ FACCIN, Danielle; ZANINI, Maria Catarina Chitolina. *Percepções acerca do morar em um lugar de memória: o caso da “Mancha Ferroviária” de Santa Maria (1996-2013)*. pp. 03-04.

⁴ IPHAE/RS – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. (Página Eletrônica) Disponível em: <<http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=15637>> Acesso em 11/05/2014.

⁵ SANTA MARIA/RS – Prefeitura Municipal de Santa Maria. (Página eletrônica) Disponível em: <<http://www.santamaria.rs.gov.br/legisis/>> Acesso em 10/11/2014.

⁶ ZANINI, Maria Catarina Chitolina. *A Questão Étnica no Mundo do Trabalho Ferroviário em Santa Maria/RS*. In: **X Encontro Estadual de História**; 2010; Santa Maria, RS. p. 11.

Entre as minhas diversas lembranças de infância sobre o universo ferroviário estavam as casinhas cinza próximas da estação ferroviária e do centro daquela cidade, manifestou-se então uma nova aspiração, pela investigação de algo que se relacionasse à Vila Belga. Aí surgia, à minha perspectiva, a questão do patrimônio histórico, a qual não poderia mais fugir o interesse. Esta pesquisa foi um desafio gratificante. Trabalhar o patrimônio formado ao redor e em função das estradas de ferro, no entanto, não deixa também de abranger, acredito eu, aquilo que me motivou inicialmente a investigação: a memória e o imaginário coletivos estão também presentes na construção do patrimônio e da sua imagem. Conforme destaca Schmitz:

O “espaço urbano ferroviário” é tido como o lugar físico onde se desenrola a ação das pessoas [a estação e suas adjacências] e todo local que tenha surgido ou se interligue aos elementos da via férrea. [...] este também é o lugar abstrato: imaginado, sentido e vivenciado pelas pessoas, as quais realizam nele suas práticas sociais, lhe conferindo representações. Ambas as características são intrinsecamente ligadas: o sensível depende do material, assim como o material se nutre do sensível. [...] a materialidade não existe deslocada dos sentidos que lhe são dados, ao mesmo tempo em que os próprios sentidos modificam a forma como esta materialidade é apresentada e vista.⁷

1.2. Uma pequena revisão da bibliografia

A partir de estudos mais recentes sobre a ferrovia no Rio Grande do Sul e as questões a ela concernentes, contata-se que, esta se encontra centrada nos estudos sobre a profissão de ferroviário, os trabalhadores e suas atuações sociais, especialmente as voltadas à política. É significativo, também, que a maior parte dos estudos nesse sentido seja de historiadores. Destacam-se, entre outros, trabalhos como o artigo de Alegransi, onde se procurou compreender “fatos e processos da política nacional e regional, as relações entre a categoria dos trabalhadores ferroviários e as esferas oficiais do poder”⁸ a partir da análise do cotidiano de um ferroviário; e também valiosa é a dissertação de Jobim que investiga as ligações estabelecidas

⁷ SCHMITZ, Maira Eveline. *Nas asas do vapor: construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX – início do séc. XX)*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Pelotas, 2013, p. 25.

⁸ ALEGRANSI, Celso. *Ferrovário, Trabalhista, Comunista: o cotidiano de um trabalhador da VRFGS entre 1950 e 1990*. Artigo (Graduação) – Curso de Graduação em História. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2009.

entre ferroviários e políticos, ao longo das três manifestações grevistas ocorridas durante os governos trabalhistas, na década de 1950.⁹

Na mesma linha de investigação, menciono ainda o ensaio de Cignachi que defende a hipótese da dualidade da atuação política dos ferroviários durante as manifestações grevistas ocorridas durante a primeira metade do século XX.¹⁰ Diversamente, mas ainda falando do mundo profissional na ferrovia, aparece, então, a investigação de Zanini, que busca compreender a questão étnica envolvida na inserção de trabalhadores nos serviços ferroviários, e a relação hierárquica envolvida nesse processo.¹¹

São apreciáveis, ainda, os trabalhos realizados pela ótica de outras correntes disciplinares. Enfatizo aqui o artigo de Cardoso que apresenta uma etnografia com os aposentados da Viação Férrea de Santa Maria, na qual investiga “os significados que os aposentados ferroviários atribuem às transformações que aconteceram na Ferrovia”, e observa “que o grupo tenta transmitir suas lembranças para que suas memórias sejam [não] sejam esquecidas como os trilhos”.¹² Na análise etnográfica das percepções relativas à transformação sofrida no centro histórico de Santa Maria, desde a desestatização dos serviços da ferrovia, na década de 1990, Fachin & Zanini buscam identificar “formas de sociabilidade, de apropriação dos espaços e de articulação entre memória e identidade em relação à materialidade da paisagem de origem ferroviária observadas *in loco* e presente nos discursos dos entrevistados”.¹³

Destaco também as contribuições de Geremia com o artigo sobre as concessões ferroviárias, nele o autor avalia as permissões aos setores privados e o papel regulamentador do Estado desde os processos de abertura econômica no Brasil, a partir dos anos 1990. Além disso, analisa o desequilíbrio entre os diversos setores do transporte, destacando a importância

⁹ JOBIM, André Vinícius Mossate. *Os Ferroviários e o Trabalhismo: as greves dos anos cinquenta em Santa Maria*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2013.

¹⁰ CIGNACHI, Henrique. *Considerações gerais sobre os operários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul: entre a radicalização e o consenso (1917-1937)*. **Revista Latino-Americana de História**. 2012; Edição Especial – Lugares da História do Trabalho: vol. 1 (nº. 3). p. 112-122.

¹¹ ZANINI, op. cit.

¹² CARDOSO, Trícia Andrade. *Relembrando os Trilhos: uma etnografia entre (e com) aposentados ferroviários em Santa Maria/RS*. Artigo (Graduação) – Curso de Graduação em Ciências Sociais. Universidade Federal de Santa Maria, 2010.

¹³ FACCIN; ZANINI, op. cit.

e as vantagens do modal ferroviário para a economia, e as novas políticas para incrementar aquele setor.¹⁴

Já em Faccio & Rückert, a questão das privatizações e concessões dos serviços ferroviários à iniciativa privada é vista por outra ótica, aqui se evidencia “a luta dos atores locais/regionais [...] para reativação do trecho ferroviário” no norte do estado, abandonado por alegada inviabilidade econômica. Os autores analisam as perdas sociais e econômicas acarretadas pela desestatização das malhas ferroviárias.¹⁵

No que tange a problemática patrimonial há diversos trabalhos, mas os que remetem especificamente ao tema proposto *Vila Belga*, poucas são as contribuições. Ressalto aqui a publicação de Bertoldo & Bisognin que trata do resgate e da revitalização do local, ainda que sob a perspectiva da arquitetura e do turismo.¹⁶

Há pouca produção de feitiço histórico relacionada ao tema Ferrovia, que trate as questões patrimoniais; nota-se nas discussões historiográficas sobre o assunto a tendência a valorizar o viés político, em contextos prioritariamente voltados aos trabalhadores e a questão profissional. Boa parte das investigações interdisciplinares se concentra em uma visão mais relacionada à economia, onde imperam termos como modernização, progresso, retrocesso, etc.

Entretanto, uma parcela dos estudos, de fato, traz contribuições às discussões concernentes à memória e às sociabilidades produzidas em torno da temática, mas raramente evidenciam questões identitárias e as suas representações. Faltam abordagens nesse sentido.

1.3. Considerações sobre os documentos de base

¹⁴ GEREMIA, Alessandro. *Características da Regulamentação Estatal e as Transformações no Modelo de Concessões Ferroviárias*. Artigo (Graduação) – Departamento do Direito Público e Filosofia do Direito. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2013.

¹⁵ FACCIO, Ana Julian; RÜCKERT, Aldomar Arnaldo. *As Contradições da Reforma do Estado de Modelo Neoliberal: Atores Locais/Regionais e o Projeto de Reativação do Trecho Ferroviário Passo Fundo - Marcelino Ramos/RS*. In: **Revista de Geopolítica**. 2011; Vol. 2 (nº 2). p. 109-124.

¹⁶ BERTOLDO, Adriane Vidal; BISOGNIN, Edir Lúcia. *Turismo e Cultura – Resgate da Vila Belga como Patrimônio Histórico e Arquitetônico de Santa Maria*. In: **Disciplinarum Scientia**. 2002; Vol. 03 (nº 01): p. 193-206.

Um dos objetivos propostos aqui é a análise das relações estabelecidas entre a comunidade e o poder público municipal, na cidade de Santa Maria, em relação ao descaso e abandono do patrimônio histórico formado ao redor e em função do Sítio Ferroviário. Para isso, procurei identificar as representações, intencionais ou não, de identidades e memórias individuais e coletivas presentes no processo de revitalização do conjunto habitacional dos ferroviários, a Vila Belga.

Busquei, através do exame do documento de base e das fontes bibliográficas, responder algumas questões. O que se entendia por preservação e qual a relevância da memória que se quer preservar? Qual o comprometimento da comunidade e do poder público com a conservação do patrimônio? Quem são os agentes envolvidos nos processos de preservação? Por que importa preservar determinado patrimônio?

A análise da fonte primária é qualitativa; ressaltando ainda que, procurei verificar o desinteresse ou descaso do poder público, nas suas diversas esferas, em relação ao patrimônio cultural. Acredito que estes pontos devem ser questionados, pois, como constatou Figueiredo,

[...] embora [Santa Maria] seja um local de moradia, de trabalho e não uma cidade turística, existe uma relação afetiva da comunidade local com os lugares de memória, mas isto não impediu a falta de políticas públicas e a depredação do lugar. [...] Mesmo que tais lugares tenham sofrido degradação, deixaram marcas, que funcionam como padrões de referência identitária.¹⁷

Na investigação atrás do objeto de pesquisa havia me deparado com a situação da ferrovia ao norte do estado (Ramal Passo Fundo – Marcelino Ramos), que após os processos de desestatização empreendidos pela União, sofreu desativação completa a partir de uma decisão unilateral da concessionária responsável pelo trecho. A comunidade da região decidiu, através de audiências públicas, requerer judicialmente, via Ministério Público, o cumprimento das cláusulas contratuais, uma atitude da agência fiscalizadora e a reativação da linha visando o desenvolvimento local, prejudicado com o fim do serviço.¹⁸

Então, avaliando os diversos processos instaurados no TJ/RS relacionados à ferrovia, encontrei um que, em particular, me interessava e que se tornou a fonte principal do meu trabalho. Trata-se de uma ação do Ministério Público Federal contra o Município de Santa Maria, e os oitenta atuais moradores do conjunto habitacional tombado. Tentei, portanto,

¹⁷ FIGUEIREDO, Lauro César. *A memória urbana esquecida no tempo: o centro histórico da cidade de Santa Maria/RS*. In: **XII Simpósio Nacional de Geografia Urbana**; 2011; Belo Horizonte/MG. p. 08.

¹⁸ FACCIO; RÜCKERT, op. cit.

responder aos meus questionamentos através da análise do Processo Judicial nº 207/1.07.0012354-0, instaurado na 1ª Vara Cível Especializada em Fazenda Pública, datado originalmente de 15/08/2007, denominado “Ação Civil Pública – Vila Belga”. Entretanto, ao avaliar a fonte, outros documentos se somaram a ela nesta investigação, especialmente e nomeadamente, o Inquérito Civil nº 110, instaurado em 12 de novembro de 2002 junto à 1ª Promotoria de Defesa Comunitária de Santa Maria, do qual constam mais de 900 folhas anexadas ao processo originalmente analisado.

2. A História e as Ferrovias

2.1. Vapor sobre ferro: a indústria, a máquina e a engenharia

O surgimento das ferrovias se deve a um avanço tecnológico da Revolução Industrial Inglesa, originalmente ligado ao transporte de minérios.¹⁹ No início do século XVIII, a indústria mineira era substancialmente primitiva, embora já empregasse o bombeamento a vapor; sua capacidade, entretanto, era “grande o bastante para estimular invenção básica que iria transformar as indústrias de bens de capital: a ferrovia”.²⁰ O transporte sobre trilhos era realidade já no século XVI (Alemanha), movimentando a produção mineira à tração humana ou animal, sobre trilhos de madeira. No final século XVIII, a invenção de James Watt, aperfeiçoada por Joseph Cugnot, impulsionaria o transporte dos minérios. Em 1804, uma locomotiva tracionada a vapor, projetada por Richard Trevithick para uma linha industrial, foi colocada sobre trilhos de ferro pela primeira vez.²¹ O invento foi difundido e comercializado por George Stephenson, que construiu (1814) a primeira locomotiva, a *Blücher*, utilizada nas minas, e fundou (1822) a primeira indústria de locomotivas.²²

O transporte terrestre costumava ter custos tão altos que, possivelmente, os donos das minas localizadas no interior perceberam que movimentar a produção em longos percursos através das locomotivas poderia ser vantajoso. A primeira ferrovia moderna, ligando uma mina (Durham) ao litoral, foi a Stockton/Darlington, inaugurada em 1825.²³ De início, as ferrovias complementavam a navegação, basicamente intermediando a ligação de zonas

¹⁹ GUERRA, Pedro Henrique Giocondo. *O PAC e o Setor de Ferrovias: do incrementalismo à proposta de um novo paradigma*. (Dissertação de Mestrado). São Paulo: FGV: EAESP, 2014. p. 14;

²⁰ HOBSBAWM, Eric Jabob. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. São Paulo: Paz e Terra, 2010. 25ª Edição; p. 82

²¹ RANZOLIN, Antônio Francisco. *Ferrovias no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Memorial do TRT 4ª Região. **Artigos do Memorial**. 2005.

²² TEXTOS DIVERSOS. ANPF (Associação Nacional de Preservação Ferroviária). *O Sesquicentenário da Ferrovia no Brasil: A Primeira Ferrovia inaugurada no Brasil. A História nos Trilhos*. Abril de 2004. Nº 20. Arquivo eletrônico. p. 06

²³ HOBSBAWM, op. cit. p. 83

produtoras de bens primários às industriais. No entanto, o seu desenvolvimento insere-se perfeitamente no contexto do capitalismo: “um surto industrial sem precedentes, movimentando enormes capitais”.²⁴

Entre o seu início, em 1825, e primeira linha comercial (Liverpool/Manchester) inaugurada em 1830, as ferrovias inglesas provaram ser viáveis e lucrativas, logo sendo planejadas construções na maioria dos países ocidentais, embora, as execuções fossem tardias na maioria dos casos.²⁵ Para Hobsbawm, a ferrovia revelava “o poder e a velocidade da nova era”, e surpreendia pela “maturidade técnica incomparável”.²⁶

Interligavam-se, agora, as mais remotas regiões por meio de um transporte notável pela capacidade e, acima de tudo, pela velocidade.²⁷ Mas, o avanço, segundo Hobsbawm, em princípio, não se deu tanto pela velocidade aplicável, maior que as atingidas no transporte marítimo, senão pela expansão possível das redes ferroviárias: “a construção de grandes troncos” ganhava notoriedade, por ser “o maior conjunto de obras públicas existente e um dos mais sensacionais feitos da engenharia conhecidos”.²⁸ As implicações eram também em grandes proporções. A construção de ferrovias absorvia grandiosos contingentes humanos, num mercado de mão-de-obra forjado nas necessidades do capitalismo: escravidão, dizimação indígena, operários mortos em “saldo genocida”, colonizações e migrações e a ascensão ou queda de centros urbanos, são algumas conseqüências.²⁹

Em nenhum outro momento da história houve alterações estruturais tão profundas que demandassem, como na Revolução Industrial, a capacidade de transportar tão grandes volumes. A resposta a essa demanda estava na tecnologia ferroviária. O transporte sobre trilhos de ferro se desenvolveu em diversos países, se mantendo o mais importante meio de transporte, pelo menos, até a década de 1930.³⁰

²⁴ RANZOLIN, op. cit. pp. 01-02.

²⁵ RANZOLIN, Id. p. 01.

²⁶ HOBSBAWM, op. cit.

²⁷ RANZOLIN, Ibid. pp. 02-03.

²⁸ HOBSBAWM, Eric Jacob. *A Era do Capital: 1848-1875*. São Paulo: Paz e Terra, 1979; 3ª Ed. p. 68 et. seq.

²⁹ RANZOLIN, Ibid. p. 03.

³⁰ BRASIL. Ministério dos Transportes. *O sistema ferroviário brasileiro*. Brasília: CNT, 2013. p. 09.

2.2. Brasil: um barão, um café-com-leite e uma estrada de ferro

Os primeiros empreendimentos ferroviários, no Brasil, remetem a criação da Carta de Lei para a Construção e Exploração das Estradas de Ferro (1828), com o objetivo de interligar as regiões do país.³¹ Segundo Faccio, o que teria condicionado o surgimento das estradas de ferro no país, foi, entre outras coisas, a chegada de Dom João VI, a abertura dos portos, a necessidade de aproveitar os recursos existentes no território.³²

A Lei de Garantia de Juros (Lei nº 641/1852) além de assegurar taxa de retorno de até 5% sobre o capital empregado, trouxe uma série de incentivos inexistentes na Lei Feijó (1835), como a proibição de construir ferrovia num raio de cinco léguas (cerca de 33 km), o que conferia o monopólio da região.³³ Previa ainda isenção de impostos sobre a importação de bens, equipamentos e de carvão, exclusividade de exploração da ferrovia por 90 anos. O resultado prático foi que, ao longo de vinte anos, construíram-se 1.500 km de ferrovias, sobretudo, sob capital britânico.³⁴

Em 1852, Irineu Evangelista de Souza, o barão de Mauá, recebe do governo imperial concessão para construção e exploração da primeira linha férrea no território brasileiro, que faria a ligação entre a Prainha da Estrela (Baia da Guanabara) até a localidade de Frágoso (Petrópolis). Dois anos mais tarde, trafegava-se na EF Petrópolis, após a inauguração da primeira estação, Guia de Pacobaíba, na praia de Mauá (hoje Majé/RJ) de onde fazia conexão com a Prainha através da barca a vapor.³⁵

Até o ciclo do ouro, a atividade econômica ainda primária, mesmo com a interiorização do transporte, utilizava tração animal e navegação fluvial para movimentar a produção. Na segunda metade do século XIX, o ciclo do café tornou necessário um meio de

³¹ CARMO, Mônica Elisque do. *O Inventário como Ferramenta de Preservação da Memória Ferroviária. Congresso Internacional Interdisciplinar em Sociais e Humanidades*. Setembro de 2012. Niterói: ANINTER-SH/PPGSD-UFF. p. 04.

³² FACCIO, Ana Júlian. *Infraestrutura Ferroviária e Privatização: o Caso do Ramal Passo Fundo – Marcelino Ramos na Região do Alto Uruguai/RS*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012. p. 37.

³³ CNT, op. cit. p. 17.

³⁴ GUERRA, op. cit. p. 17.

³⁵ BRASIL. Ministério dos Transportes. *Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas*. Programa de Preservação do Patrimônio Ferroviário – PRESERFE. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991. pp. 14-15.

transporte mais eficiente.³⁶ A introdução das ferrovias foi essencial no incremento da cafeicultura agroexportadora, predominante até meados dos anos 1930.³⁷ O papel dos cafeicultores, sobretudo paulistas, foi essencial às ferrovias: os produtores rurais, intimamente ligados ao Estado eram “os beneficiários diretos da expansão da rede” na defesa dos interesses agrários e do capital estrangeiro.³⁸ Foi um período de grandes transformações: além de contribuir para o desenvolvimento do mercado interno, as ferrovias estimularam urbanização e progresso, originando aprimoramentos como iluminação e telégrafos, etc.³⁹

Contudo, os mecanismos criados pela Lei de Garantia de Juros eram insustentáveis. A renúncia de arrecadação fiscal e o desprendimento de recursos para garantir retorno de 5% apresentavam déficits crescentes.⁴⁰ Em 1873, nova lei (Lei nº 2.450) trouxe diversos benefícios ao governo, como: concessões por concorrência pública, ressarcimento de subvenções e reversibilidade dos bens, participação acionária, modicidade tarifária etc.⁴¹ Refreada a participação da iniciativa privada, ao final do Império (1889), o governo detinha um terço das ferrovias.⁴² No começo do século XX, a economia brasileira estava em transição: industrialização, mão-de-obra assalariada, direcionamento da agricultura ao mercado interno. Foi também o início da construção das rodovias pavimentadas, que competiam com as ferrovias por recursos públicos.⁴³ No final dos anos 1930, o governo Vargas inicia processo de saneamento e reorganização viações, promovendo investimentos e encampando concessões.⁴⁴

Apesar das dificuldades, a malha ferroviária nacional ainda se expandiu até os anos 1950⁴⁵, quando estudos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico – COMBEU diagnosticaram o setor de transporte como ponto de estrangulamento da economia, contribuindo para aprofundar o ideário político já manifesto desde Washington

³⁶ PRESERFE, op. cit. p. 14.

³⁷ CNT, op. cit.

³⁸ GUERRA, op. cit. pp. 15-16.

³⁹ RIO GRANDE DO SUL. IPHAE – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. *Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das estações 1874-1959*. Porto Alegre: Pallotti, 2002. pp. 17-18.

⁴⁰ CNT, op. cit. p. 17.

⁴¹ GUERRA, Id. p. 16.

⁴² CNT, op. cit. pp. 17-18.

⁴³ Id. p. 18.

⁴⁴ GUERRA, Ibid. p. 18.

⁴⁵ CNT, Ibid.

Luís, de que “Governar é abrir estradas!”.⁴⁶ O governo Juscelino Kubitschek privilegiou o modal rodoviário na elaboração do Plano de Metas, subordinando a industrialização aos interesses automotores⁴⁷, prevendo incentivo ao transporte rodoviário com a construção de estradas por todo o país. À medida que melhorou a mobilidade rodoviária, os trens passaram a ser vistos como meios de transportes ineficientes. Obedecendo a lógica desenvolvimentista nacional, foi criada a RFFSA (1957), que buscando maior eficiência operacional, unia dezoito ferrovias sob uma mesma administração⁴⁸, através de superintendências que integravam as linhas garantindo a integridade da malha.⁴⁹

A crise fiscal dos anos 1980 tornou insustentável o modelo de gestão ferroviária, não sendo suficientes as receitas para custear as dívidas; retomaram-se, então, os estudos sobre a participação do capital privado, na década seguinte, houve concessão da RFFSA⁵⁰, que não havia impedido a crise da estrutura ferroviária que culminaria na sua inclusão (1992) no programa de desestatização (PND) do Governo Collor, que, para fins de privatização, a dividiu em seis malhas regionais, leiloadas até 1998. Em liquidação desde 1999, a empresa extinguiu-se em 2007.⁵¹

Na década de 1990, com a adoção de projetos neoliberais, os países considerados subdesenvolvidos, e entre eles o Brasil, assumem o discurso do Estado-mínimo, da desestatização, aderindo ao processo de Globalização, a partir de uma política de entrega da economia estatal à iniciativa privada, através das concessões de serviços públicos ao interesse do capital, sobretudo internacional. Esse tipo de investimento, pautado apenas pelo lucro, no entanto, viria a resultar na marginalização de diversos setores considerados economicamente inviáveis, e a desativação de serviços primordiais e indispensáveis à população. Este é exatamente o caso ocorrido com a Malha Sul da RFFSA, que teve diversos trechos da ferrovia

⁴⁶ GUERRA, op. cit. p. 18 et. seq.

⁴⁷ GODEIRO, Nazareno. *Transportes Urbanos no Brasil: 2% do PIB para solucionar a crise da matriz metroferroviária*. Universidade e Sociedade. Junho de 2012. Ano XXII, nº 50. p. 32.

⁴⁸ FACCIN: Danielle. *Seguindo os Trilhos do Trem: a influência da ferrovia na estruturação urbana de Santa Maria/RS*. In: BRASIL. IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Artigos**: Temática 6 – Patrimônio Ferroviário; s/d. p. 10.

⁴⁹ GUERRA, Id. p. 20.

⁵⁰ CNT. op. cit. pp. 18-19.

⁵¹ FACCIN, op. cit. pp. 11-12.

abandonados ou desativados pela concessionária, a ALL, sem qualquer prévio aviso, e sem nenhum tipo de regulação dos órgãos fiscalizadores.⁵²

A participação da iniciativa privada (gestão, construção, operação) significaria ganhos em eficiência e recursos, até mesmo pela possibilidade de concorrência. No entanto, para que se maximizassem os ganhos na privatização, seria necessária regulação atuante.⁵³ Apenas no ano de 1999, porém, foi encaminhado ao Congresso Nacional projeto que dispunha sobre a criação de uma agência reguladora dos transportes terrestres, a ANTT foi aprovada em 2001.⁵⁴ Entretanto, ainda “há uma grande diferença entre a malha concedida e a malha utilizada” o que contradiz os termos de concessão, as concessionárias utilizam menos de 40% da superfície adquirida, apenas os trechos por elas considerados rentáveis.⁵⁵

Até 1950, a ferrovia foi o principal meio de transporte no Brasil. Atualmente, porém, entre os países continentais, é o que mais utiliza o modal rodoviário, sendo a matriz principal do transporte brasileiro, movimentando 60% das cargas no país e 90% dos passageiros. Os Estados Unidos da América, com extensão territorial aproximada à do Brasil, possui uma malha ferroviária ativa, em torno de dez vezes mais extensa; eles exportaram o rodoviarismo para os países subdesenvolvidos, mas dentro das suas fronteiras sempre predominou o modal ferroviário (GODEIRO: 2012)⁵⁶.

2.3. Ferrovias no RS: a fronteira, a estratégia e o Positivismo

Por volta do século XVII, chegados os primeiros colonizadores em nosso território, ocuparam-no primeiramente com milícias que garantisse dominação portuguesa. Apenas em 1737, Silva Paes daria início à fundação da província a partir da Barra do Rio Grande, se dedicando a povoar fortificações. Sem segurança, numa área frequentemente modificada, sob controle ora português, ora espanhol, não havia desenvolvimento econômico. Em 1742, à chegada dos casais açorianos se dá a ocupação e povoamento da Capital da Província,

⁵² FACCIO, op. cit. p. 47.

⁵³ CNT. op. cit. p. 11.

⁵⁴ GUERRA, op. cit. p. 33 et. seq.

⁵⁵ GODEIRO, op. cit. p. 34.

⁵⁶ Id. p. 32 et. seq.

habitada por diversos povos indígenas nas suas margens periféricas. As hostilidades na fronteira se dissolveram apenas em 1801, atrasando a integração da Província de São Pedro ao Brasil Colonial. Em 1808, o território foi elevado à categoria de Capitania Geral, já com a atual configuração geográfica (1809) e dividida, em quatro municipalidades: Porto Alegre, Rio Grande, Rio Pardo, e Santo Antônio da Patrulha.⁵⁷

Na década de 1820, a política de imigração que, no centro do país tinha objetivo de substituir a mão-de-obra escrava, passou a ser implementada, aqui, porém, empregada no povoamento de uma região conflituosa e com escassez demográfica; além de ocupar um espaço econômico importante, o da agro exportação.⁵⁸ A partir de 1824, imigrantes alemães foram fixados em terras imperiais, junto à Real Feitoria do Linho Cânhamo, formando a Colônia de São Leopoldo, que logo se transformaria em importante centro urbano no vale do Rio dos Sinos. Essa região passou a ser considerada o “celeiro da província”⁵⁹, pois ali se produzia diversos tipos de gêneros agrícolas, que abasteciam o mercado interno da província. O comércio de produtos coloniais, que ocupava já um dos pólos mais importantes da província, era explorado por companhias de barco a vapor, em um percurso de difícil navegação, com trechos estreitos e sinuosos⁶⁰; o tráfego fluvial não acompanhava o volume de mercadorias e as distâncias que deveriam alcançar, fazia-se preciso nova alternativa.⁶¹

Segundo Cardoso & Zamin, o ano de 1866 é o marco da história da ferrovia do estado.⁶² Em meio à discussão sobre o potencial econômico da zona de colonização alemã, surge, na Assembléia Provincial, a proposta para construção de uma EF que ligasse a capital da Província àquela região. Deve-se lembrar que, nesses debates estavam envolvidos setores pecuaristas, representados no legislativo, histórica e economicamente concorrentes e apartados dos setores comerciais de Porto Alegre, esses, os verdadeiros beneficiados com a intensa produção colonial.⁶³ Ainda assim, no ano seguinte, uma a Lei Provincial nº 599 esboça o primeiro plano ferroviário do Estado, autorizando a construção da primeira ferrovia rio-grandense que, dois anos mais tarde, é concedida ao britânico John Mac Ginity que

⁵⁷ BRASIL. Ministério dos Transportes. *Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul*. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico – PRESERVE. Porto Alegre: RFFSA, s/d. p. 20.

⁵⁸ RANZOLIN, op. cit. pp. 10-11.

⁵⁹ IPHAE/RS, op. cit. p. 19.

⁶⁰ RFFSA, Id. p. 27.

⁶¹ FACCIO, op. cit. pp. 37-39.

⁶² IPHAE/RS. Id. p. 19-26.

⁶³ RANZOLIN, op. cit. p. 12.

deveria também explorar a futura linha férrea. Em 1871, através da *New Hamburg Brazilian Railway* foram iniciadas as obras da primeira ferrovia gaúcha.⁶⁴

Em 1874, entra em operação a Estação Ferroviária de São Leopoldo, que dava início à primeira linha da Ferrovia Gaúcha, a EF Porto Alegre/São Leopoldo que teve sua primeira seção inaugurada nesse mesmo ano, sendo o tráfego de passageiros iniciado dois anos depois.⁶⁵ À construção da EF Porto Alegre/São Leopoldo se seguiria a multiplicação de núcleos urbanos, e a constante expansão até atingir o município de Canela (1922)⁶⁶; mas nesse primeiro momento, a linha supria apenas a zona produtora entre a colônia e a capital, porém, muito além de escoar a produção, importava ao governo imperial facilitar o acesso às fronteiras e as ferrovias eram os instrumentos fundamentais. O Rio Grande do Sul, por ser território limítrofe com o Prata, região conflituosa desde o período colonial, era considerado uma zona estratégica, devendo ter um projeto de viação, diferentemente das outras províncias onde as linhas traçavam-se aos interesses das elites, sem planejamento.⁶⁷

O engenheiro José Ewback da Câmara propõe ao Império (1872) plano de integração da província ao centro do país, prevendo a construção de linhas férreas que atravessassem o território.⁶⁸ Assim, se foi implantando uma rede ferrovias no Estado. Por razões distintamente econômicas, dois dos principais pontos de convergência das ferrovias implantadas no Estado foram as cidades de Porto Alegre, pela densidade demográfica, e Rio Grande, em função do estabelecimento do único porto marítimo. Fatores como a neutralização e proteção das fronteiras, como vimos, decidiriam a conduta das novas EF do Rio Grande do Sul.⁶⁹ A ferrovia no Rio Grande do Sul, dessa forma, se desenvolveria com quatro linhas principais, econômica e estrategicamente estruturadas.⁷⁰

Em 1873, é autorizada (Dec. nº 2.397) a construção de duas ferrovias. A EF Porto Alegre/Uruguaiana, apresentada, no projeto de Câmara, como a espinha dorsal das ferrovias que seriam implantadas no Estado, estratégica na proteção das fronteiras que, especialmente após a Guerra do Paraguai (1864-1870) representava uma preocupação ainda maior para o

⁶⁴ RFFSA. op. cit. pp. 17; 24-27.

⁶⁵ RFFSA. Id. pp. 08-09.

⁶⁶ IPHAE/RS, op. cit.

⁶⁷ RANZOLIN, Id. p. 14.

⁶⁸ FACCIN, op. cit. p. cit.

⁶⁹ RFFSA. Ibid. p. 34.

⁷⁰ FACCIO, op. cit. p. 37-39.

Império⁷¹, inicia-se (1877) as obras da à margem direita do rio Taquari, em Santo Amaro (hoje General Câmara), rumo à fronteira oeste.⁷² O percurso de Porto Alegre ao Taquari seria fluvial, sendo autorizado também esse prolongamento, em 1896. Após várias paralisações, encampações e concessões, foi inaugurada (1883) sua primeira seção, até Cachoeira do Sul; em 1884, atingia o município de Santa Maria. Em 1898, a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fér au Brésil* assumiu o controle da EF Porto Alegre/Uruguaiana, concluindo todos os trechos até 1910.⁷³ Em 1873, também houve concessão da EF Rio Grande/Bagé, inaugurada em 1884, que ao cortar a fronteira pecuarista, representava o tripé porto-charque-gado.⁷⁴ Foi até Cacequi, passando por São Gabriel onde encontra a EF Porto Alegre/Uruguaiana ligando o porto à Capital e à fronteira oeste.⁷⁵

Em 1877, foi autorizada a EF Barra do Quaraí/Itaqui, estendida, anos mais tarde, chegando até São Borja.⁷⁶ No ano de 1889, é concedida uma linha férrea interligando os estados da Região Sul, o trecho em solo gaúcho iniciando na Vila de Santa Maria, chegando à margem do Rio Itararé na divisa entre São Paulo e Paraná, a parte gaúcha, a chamada EF Santa Maria-Marcelino Ramos, passava por Cruz Alta, se subdividindo em dois trechos, ambos alcançando o leito do Rio Uruguai: um passava por Passo Fundo, até Marcelino Ramos, dali seguindo para São Paulo; o outro acompanhava o Rio Ijuí até a fronteira com a Argentina, passando por Santo Ângelo e Santa Rosa.⁷⁷

Já no regime republicano, o custo das construções da rede ferroviária no Brasil passa a ser pago em títulos de dívida pública, estabelecendo-se, no ano de 1896, as bases para concorrência destinada ao arrendamento das estradas de ferro da União (BRASIL; RFFSA: s/d)⁷⁸. Entre os ideais positivistas instituídos no Estado do Rio Grande do Sul, a partir do governo de Julio de Castilhos, estava a promoção de serviços básicos, enquadrados aí os meios de transporte, socializando-os e dispensando-os do capital privado. Dessa forma, foi

⁷¹ FINGER, Anna Eliza. *Vilas Ferroviárias no Brasil*. os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul. Dissertação (Mestrado). Programa de Pesquisa e Pós-Graduação da FAU. Universidade de Brasília, 2009. p. 119.

⁷² IPHAE/RS, op. cit.

⁷³ RFFSA, op. cit. p. 48 et. seq.

⁷⁴ IPHAE/RS, Id.

⁷⁵ RFFSA, Id. p. 36.

⁷⁶ IPHAE/RS. Ibid.

⁷⁷ RFFSA, op. cit. p. 66 et. seq.

⁷⁸ RFFSA, Id. p. 70 et. seq.

manifesto o interesse na concessão do transporte ferroviário dentro dos limites de seu território, através da proposta de arrendamento da EF Porto Alegre/Uruguaiana, apresentada a concorrência pública instituída pelo governo imperial, no ano de 1897.⁷⁹

No ano seguinte, em um contrato com vigência assegurada até 1958, algumas das estradas riograndenses foram entregues ao capital da *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fér au Brésil*, sob controle acionário da *Cia. Generale de Chemins de Fér Secondaires*, com sede em Bruxelas.⁸⁰ Até 1905, a companhia foi incorporando a sua responsabilidade diversos trechos das EF gaúchas, tendo recebido também concessões estaduais; naquele mesmo ano, com a unificação de toda a malha ferroviária estadual pela União, uma única companhia deveria receber, por arrendamento, o conjunto todo: a *Auxiliaire* englobou, assim, sob seu controle todas as estradas de ferro do Rio Grande do Sul, sendo criada assim a Viação Férrea do Rio Grande do Sul – VFRGS.⁸¹ Em 1910, estavam consolidadas as principais linhas. Contrariando as orientações políticas intervencionistas do PRR, investido no poder por longos anos, o transporte ferroviário no nosso Estado permaneceria sob exploração do capital privado e, sobretudo estrangeiro, até a década de 1920.⁸²

A administração da ferrovia gaúcha havia permanecido sob controle belga até 1911; após endividamento, porém, a *Brasil Railway Company* incorpora 75% das ações belgas, ficando a *Auxiliaire* sob administração estadunidense,⁸³ que dois anos mais tarde ligaria a Companhia através de um truste ao Consórcio (ou Sindicato) Farquhar, que detinha monopólios em toda a América Latina em diversos setores, como iluminação, telefonia, navegação, construção de ferrovias e portos, exploração de madeira e borracha, etc.⁸⁴

A Primeira Guerra Mundial aquecera economia brasileira, com o crescimento das exportações para os países em conflito e, em consequência, a exigência por transporte rápido e barato, entre outros fatores;⁸⁵ ao mesmo tempo, o investimento do capital europeu, especialmente o capital especulativo usado pelos norte americanos, esfriava em função dos

⁷⁹ IPHAE/RS. op. cit.

⁸⁰ RFFSA, Ibid.

⁸¹ FACCIO, 2013. Op. Cit. p. 42-43.

⁸² IPHAE/RS. Id.

⁸³ RFFSA. op. cit. pp. 66-67.

⁸⁴ FACCIO, op. cit. pp. 42-43.

⁸⁵ FACCIO, Id. p. 44

reinvestimentos na máquina de guerra.⁸⁶ O Consórcio, quase à falência, sufocado pelo capital estrangeiro, e impossibilitado de prestar um serviço com a qualidade adequada a um preço justo, devolve a o controle acionário (1919) à *Auxiliaire*.⁸⁷ A péssima qualidade do serviço que haviam prestado, aliada as tarifas elevadas e ao sucateamento da rede, motivou, entre outras coisas, a eclosão de uma série de greves do início do século XX⁸⁸, notavelmente a paralisação de 1917, que, nas palavras de Kuhn,

[...] começou no final de julho, em Santa Maria, quando os operários da Viação Férrea entraram em greve, pedindo aumento de salário e jornada de oito horas. Em pouco tempo a greve se estendeu por outras cidades ... servidas pela rede ferroviária.⁸⁹

O rebaixamento salarial foi a gota final de um longo impasse criado com a má administração da companhia pelo grupo norte americano: substituições constantes dos representantes locais, queda da qualidade do serviço, atrasos e suba das tarifas, além de graves acidentes e a péssima conservação das vias eram alguns dos problemas que antecederam o embate.⁹⁰ Após esses movimentos grevistas, notando a impossibilidade da Companhia de manter os compromissos assumidos, Borges de Medeiros propôs, então, a encampação de toda a malha ferroviária do Estado. A *Auxiliaire* chega a retomar a administração da companhia.⁹¹ A desorganização, as dívidas assumidas, e a obtenção de novos recursos para recuperação e manutenção viária, porém, requeriam novos acréscimos nas tarifas; a primeira solicitação foi aprovada pelo poder público, mas ao pedido de nova revisão, segue-se uma proposta, agora formal, de encampação das vias férreas estaduais, sendo incorporada toda a VFRGS, sob a direção do engenheiro Augusto Pestana à intervenção do governo estadual, no ano de 1920.⁹²

A VFRGS fez grandes esforços em aumentar os rendimentos com o transporte ferroviário e implantar melhorias técnicas; mas o governo federal investia anualmente, subvencionando custos com empréstimos, material, e reaparelhamento. Nesse período, foi idealizada uma via interligando centro e sul do país, a “Tronco-Sul”, obra que deveria cruzar

⁸⁶ IPHAE/RS. op. cit.

⁸⁷ FACCIO, Ibid. p. 44.

⁸⁸ IPHAE/RS. Id.

⁸⁹ KÜHN, Fábio. *Breve História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Leitura XXI, 2004. 2ª Ed. pp. 119-120.

⁹⁰ IPHAE/RS, Ibid.

⁹¹ FACCIO, op. cit.

⁹² RFFSA. op. cit. p. 76-77.

do porto de Rio Grande à Capital Federal (Rio de Janeiro); foi por muito tempo escoadouro das produções agropecuária, industrial e petrolífera do Estado; no extremo ao norte foi estendida à nova capital, Brasília, sendo Porto Alegre seu extremo meridional desde 1969, sendo a obra sido inacabada. Faz parte desse complexo a Travessia Roca Sales/Passo Fundo (1978), um projeto de arquitetura ousada e exuberante, que encurtara o trajeto até Porto Alegre que agora não passa mais por Santa Maria.⁹³

No ano de 1959, a rede estadual foi reintegrada à União pela RFFSA, que logo iniciaria a racionalização das operações, com ações como o fechamento de ramais e estações consideradas onerosas ou desnecessárias.⁹⁴ Em 1996, foi leiloada a Malha Sul (Estados da Região Sul) arrendada à Ferrovia Sul Atlântico, hoje ALL. Nesse mesmo ano ocorreu a última viagem de passageiros na linha Porto Alegre/Uruguaiana.⁹⁵

A evolução da ferrovia está intimamente ligada ao desenvolvimento do nosso estado.⁹⁶ Destaca-se o extraordinário papel sócio-econômico das estradas de ferro no Rio Grande do Sul, não só por facilitar o escoamento da produção agrícola, impulsionando seu crescimento, mas também por acelerar o desenvolvimento de pequenos e médios núcleos urbanos, muitos deles, hoje na orfandade. Destaca-se que, o espaço local é sempre diretamente impactado pelas modificações nos interesses políticos, foi assim na instalação da rede ferroviária, foi assim na desaceleração do processo e continua ainda depois do encerramento das atividades.⁹⁷

2.4. Na boca do monte: um entroncamento, um parque e um patrimônio

Localizada na depressão central do estado do Rio Grande do Sul, a aproximadamente 290 km de Porto Alegre, Santa Maria é a quinta maior cidade do estado em população.⁹⁸

⁹³ RFFSA. Id. p. 96 et. seq.

⁹⁴ RFFSA. Ibid. pp. 101 et. seq.

⁹⁵ IPHAE/RS. op. cit. p. 13 et. seq.

⁹⁶ RFFSA. op. cit. p. 07, 12.

⁹⁷ WANDSCHEER, Elvis Albert Robe; FERRARI, Renata; DE SOUZA, Marcelino. *Relações e Transformações Socioeconômicas no Bairro Itararé em Santa Maria/RS através da evolução histórica da rede férrea*. Arquivo eletrônico.

⁹⁸ BRASIL. IBGE. *Censo 2010*. (Página eletrônica) Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/237FY>> Último acesso em 05/11/2014.

Rodeada pelas montanhas da Serra Geral, a cidade é conhecida como *Coração do Rio Grande*, sendo o maior pólo econômico da sua região.

Até fins do século XVIII, segundo Rechia, a região onde hoje se encontra o município de Santa Maria, era habitada por índios Minuanos e Tapes que ocupavam margens opostas do Arroio Itaimbé.⁹⁹ No início do século XIX, também vieram índios Guaranis, oriundos das Missões. Os costumes indígenas muito contribuíram para a cultura daquela cidade. O marco histórico, porém, se dá quando do assentamento dos enviados da Coroa Lusa, depois de concluído (1777) o *Tratado Preliminar de Restituições Recíprocas*, entre Portugal e Espanha cuja finalidade era demarcar, amigavelmente, os limites entre os domínios das duas Coroas.¹⁰⁰ Por volta de 1799, os militares portugueses da 2ª Subdivisão Demarcatória de Limites encarregada de marcar a linha divisória entre os dois domínios chegaram à região onde hoje está Santa Maria e ali acamparam, onde hoje se situa a Rua do Acampamento, que deu origem ao núcleo da cidade.¹⁰¹ A expedição permaneceu ali, até fim 1801, a fim de concluir os trabalhos relativos à demarcação. Imediatamente derrubaram da mata, levantando, em seguida, o quartel, um escritório, alojamentos e uma capela;¹⁰² quando partiram deixaram para trás, não mais um acampamento, mas uma pequena povoação, o *Oratório do Acampamento*.¹⁰³

Em 1819, formava o 4º distrito de São João da Cachoeira (hoje Cachoeira do Sul), e em 1837 foi criada por lei provincial a Freguesia de Santa Maria da Boca do Monte, instalada em 17 de maio de 1858, outras duas novas leis a elevaram, respectivamente, a vila (1857) e a município (1876).¹⁰⁴ O município se caracterizou, desde o início, como um importante centro comercial, em função da sua localização geográfica privilegiada, e como um local de passagem, palco de encontros entre grupos e mundos diversos; isso fez da cidade um atrativo

⁹⁹ RECHIA, Aristilda. *Santa Maria: Patrimônio Histórico-Cultural*. 3ª ed. Santa Maria: Associação Santa-Mariense de Letras, 2006. Apud NETTO: 2014, p. 66-67.

¹⁰⁰ BRASIL. IBGE. *Santa Maria – Histórico*. (Página eletrônica) Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/C5Z>> Último acesso em 05/11/2014.

¹⁰¹ MELLO, Luiz Fernando da Silva. *O Imaginário do Espaço: a ferrovia em Santa Maria, RS*. In: **Revista Arqutextos - Editorial Vitruvius**. Nov/2005: Ano 06. Sem paginação. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/06.066/409>> Último acesso em 11/04/2014.

¹⁰² IBGE. op. cit.

¹⁰³ NETTO, op. cit. p. 65.

¹⁰⁴ NETTO, Id. p. 146 et. seq.

para imigrantes, ex-escravos, camponeses e uma gama de religiosos que ao longo do século XX, a foram transformando em um centro educacional do interior do estado.¹⁰⁵

A chegada das estradas de ferro era algo há muito aguardado pela população santamariense, pois supriria a demanda por transporte na região, que em épocas de chuvas, sofria com as intransitáveis estradas e conseqüentemente a falta de gêneros.¹⁰⁶ A ferrovia, além da resolver essas questões, significava modernidade ao possibilitar desenvolvimento para a cidade. Em 1884, a ferrovia alcança o município de Santa Maria, passados cinco anos, já se percebia o grande impulso proporcionado por ela.¹⁰⁷ Santa Maria entrara, segundo Cardoso & Zamin, no período de maior desenvolvimento de sua história.¹⁰⁸

No ano de 1897, uma empresa belga abarcara o arrendamento da EF Porto Alegre/Uruguaiana. Com a instalação dos escritórios administrativos e oficinas da *Compagnie Auxiliare de Chemins de Fér au Brésil*, no ano seguinte, Santa Maria ganhou destaque no cenário do gaúcho como importante centro ferroviário,¹⁰⁹ servindo, ao mesmo tempo, de centro e entreposto. A partir de 1900, Santa Maria passou a comandar o tráfego de trens no Rio Grande do Sul. Era o ponto de cruzamento de todas as linhas férreas.¹¹⁰ Todos os destinos que ligavam até a capital gaúcha passavam por Santa Maria: o porto do Rio Grande, as fronteiras com a Argentina e o Uruguai e o Centro do país. A cidade era, então, o distribuidor da produção econômica entre essas regiões, tornara-se o ponto de parada, de baldeação, de descanso, o local para onde convergiam também investimentos e oportunidades.

A ferrovia exerceu grande influência no desenvolvimento econômico, social e cultural de Santa Maria, ajudando a torná-la um dos locais mais prósperos e importantes do nosso estado.¹¹¹ Até a metade do século XX, a expansão das vias férreas transformou o interior do Rio Grande do Sul; mas Santa Maria, além disso, tornou-se um dos maiores e mais importantes pólos ferroviários do Brasil. Por ser um local de entroncamento de linhas,

¹⁰⁵ SANTOS, Mirian de Oliveira; ZANINI, Maria Catarina Chitolina. *Ferrovias, Etnicidade e Processos Migatórios*: ascensão social e alteridades no mundo do trabalho. **Política & Trabalho** - Revista de Ciências Sociais. Outubro de 2012. n. 37. p. 284.

¹⁰⁶ BELÉM, João. *História do município de Santa Maria: 1797-1933*. Santa Maria: UFSM, 2000 (p. 160). Apud FACCIN, op. cit. p. 03.

¹⁰⁷ FACCIN, Id. p. 04.

¹⁰⁸ IPHAE/RS. op. cit. pp. 66-67.

¹⁰⁹ FACCIN, op. cit. p. 05.

¹¹⁰ NETTO, op. cit. p. 68.

¹¹¹ SANTOS; ZANINI, op. cit. p. 285.

concentrava escritórios, oficinas e depósitos da Viação Férrea no seu entorno, havendo também grande fluxo de pessoas,¹¹² ali mesmo a cidade foi se desenvolvendo, atraindo prestadores de serviços e comerciantes, incrementando toda a região do largo da estação ao centro. Novas populações, imigrantes de diversas nacionalidades, se integraram ao município, e com elas novos costumes, valores e crenças, diferentes estilos de vida.¹¹³

A inauguração (1907) do conjunto habitacional dos funcionários da ferrovia, a Vila Belga, e a fundação (1913) da Cooperativa de Consumo dos Empregados da VFRGS – COOPFER, representaram a consolidação do tecido urbano nas adjacências da estação férrea.¹¹⁴ Através da COOPFER surgiram três importantes empreendimentos para história de Santa Maria: a Escola Industrial Hugo Taylor (Escola de Artes e Ofícios), o Colégio Manoel Ribas (Escola Santa Terezinha) e a Casa de Saúde (Caixa de Socorro).

A ferrovia marcou profundamente a história de Santa Maria: sua condição de importante entroncamento influenciou de forma significativa a economia e a cultura. Mas a ferrovia exerceu também papel fundamental como indutora do crescimento urbano, condicionando o arranjo espacial, o expandindo e consolidando. A partir da década de 1930, o tecido urbano foi se estendendo também para o leste e para o oeste, seguindo o traçado da linha férrea, e do parque ferroviário em expansão desde a década anterior, para suprir a necessidade de melhoria na infraestrutura de apoio. O conjunto das instalações ferroviárias, atualmente, se concentra entre o Km 3 da linha férrea em direção à Porto Alegre, onde ficam as oficinas, e o Km 2 na direção da fronteira, onde estão localizados os armazéns da VFRGS, num grande sítio urbano que é conhecido como a Mancha Ferroviária. (FACCIN: s/d)¹¹⁵

Nos anos 1960, porém, diversifica-se a configuração urbana do município com a instalação da Base Aérea (BASM) e da Universidade Federal (UFSM), ambas localizadas ao leste da cidade, distantes do núcleo urbano. Nessa época, há também um declínio das atividades ferroviárias que refletiam uma tendência a estagnação do setor (FACCIN: s/d)¹¹⁶. O universo e o cotidiano ao redor da ferrovia deram um clima de urbanidade que modificou

¹¹² NUNES, Rojane Brum. A “Boca”, a “Esquina” e o “Recanto”: sociabilidade, cotidiano e memória entre os aposentados habitués do centro de Santa Maria, RS. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2010. pp. 26-27

¹¹³ SANTOS; ZANINI, Id. p. 284-5

¹¹⁴ FACCIN, Id.

¹¹⁵ FACCIN, op. cit. pp. 08-09

¹¹⁶ FACCIN, Id.

Santa Maria, a sintonizando com os grandes centros; outros dois elementos modernizantes, “as universidade e as bases militares, justificam em grande medida o intenso fluxo de pessoas oriundas de diferentes regiões [...], configurando uma aura cosmopolita ao município”.¹¹⁷

2.5. A Vila Belga: o engenheiro, o sindicato e o abandono

Em 1907¹¹⁸, foi inaugurada, em Santa Maria, a Vila Belga.¹¹⁹ Idealizada e projetada pelo engenheiro belga Gustave Vauthier, na época diretor da *Compagnie Auxiliaire de Chemins du Fér au Brésil*, concessionária que administrava a ferrovia no Rio Grande do Sul, a Vila Belga era, originalmente, um conjunto habitacional destinado ao alojamento dos funcionários graduados da ferrovia: maquinistas, engenheiros, capatazes, fiscais, inspetores, etc.¹²⁰ Foi o segundo conjunto operário construído no Rio Grande do Sul, o primeiro foi a Via Rheingantz (1884), situado no município de Rio Grande.¹²¹ A denominação do conjunto santamariense é devida a origem da empresa a qual se vinculava, e também de seus primeiros moradores.

O conjunto habitacional compreendido quarteirão formado pelas ruas Manoel Ribas, Dr. Gustave Vauthier, Cel. André Marques, e Cel. Ernesto Becker, é composto por quarenta e quatro edificações, sendo que, apenas quatro imóveis não são geminados, os quais foram construídos posteriormente, destinando-se especificamente aos engenheiros da ferrovia. A Vila Belga tem, portanto, oitenta e quatro residências em arquitetura eclética, construídas na limitação do passeio público, diferenciadas entre si, não só na tipologia, mas nos detalhes arquitetônicos, como as fachadas e aberturas,¹²² fazendo com que não existam duas

¹¹⁷ NUNES, op. cit. p. 29.

¹¹⁸ Data mais provável. Notícia veiculada em “**Jornal A Tribuna**: Santa Maria, 13 abr., nº 05, p. 02” Apud LOPES, Caryl Eduardo Jovanovich. *A Compagnie Auxiliaire de Chemins du Fér au Brésil e a Cidade de Santa Maria, no Rio Grande do Sul, Brasil*. Tese (Doutorado) – Departamento de Composição Arquitetônica. Universidade Politécnica da Catalunha, 2002. p. 224.

¹¹⁹ IPHAE/RS. op. cit. pp. 66-67.

¹²⁰ QUERUZ, Francisco. *Patrimônio Tombado*. Estudo de Caso – Vila Belga. Artigo de Especialização. Santa Maria: UFSM/CECREPAC, 2005. p. 47.

¹²¹ SCHLEE, Andrey Rosenthal (Resp. Técnico). Processo de Tombamento da Vila Belga. Santa Maria: Prefeitura Municipal de Santa Maria (Secretaria do Município de Cultura); UFSM, 1996.

¹²² RIO GRANDE DO SUL. Secretaria de Estado da Cultura / Centro de História Oral – CHO. *Memória cidadã: Vila Belga*. Porto Alegre: Sedac, 2002. p. 72;

edificações iguais. A originalidade do conjunto repousa justamente no fato serem as casas similares, mas não iguais, o que lhe confere, a um só tempo, variedade e homogeneidade. Todas as casas receberam o mesmo acabamento, e as variações internas respeitavam o tamanho da família que ocuparia o espaço, e não a hierarquia social.¹²³

Vauthier teria se inspirado no Tratado de Arquitetura proposto pelo belga Louis Cloquet, O aspecto do conjunto habitacional, na concepção de Rocha, pode ter sido influenciado pela parte daquele documento dedicada a habitação operária.¹²⁴ O tratado versa sobre como deveriam ser os bairros operários, algumas características seriam apreciáveis na Vila Belga, como a questão da proximidade do centro urbano, o afastamento na visão de Cloquet geraria segregação e isolamento, fomentando a hostilidade. O tratado também previa ruas largas e com elevação correspondendo à da edificação mais alta, para que todas as edificações recebam sol e ventilação de forma uniforme. As pequenas diferenciações arquitetônicas serviriam promover a individualidade humana em cada núcleo familiar.

O conjunto que inicialmente comportava apenas unidades residenciais sofreu acréscimos ao longo do tempo, de maneira que passou a abarcar uma farmácia, a Escola de Artes e Ofícios, um açougue, a padaria modelo e outros edifícios, como a tipografia, a indústria de torrefação e moagem, o clube dos funcionários, a alfaiataria, entre outros. A maior parte desse complexo foi construída por iniciativa do Sindicato Cooperativa dos Funcionários da VFRGS – COOPFER, fundada em 1913. Com a sede instalada junto à Vila Belga, sua trajetória se confunde à do conjunto operário. Administrada pelos próprios ferroviários, ela foi considerada a maior cooperativa de consumo da América Latina, além do pioneirismo, destaca-se também por ser precursora de diversos empreendimentos sociais¹²⁵: visava, conforme a sua Ata de Instalação Definitiva, fornecer produtos de uso e consumo a preços adequados; manter instituições de artes e ofícios, constituir instituições de saúde e caixas de empréstimos.¹²⁶

Entre os anos 1960 e 1990, lembra Faccin, “a desestruturação do sistema ferroviário brasileiro [...] foi gerando impactos negativos sobre as dinâmicas sociais que se refletiram no

¹²³ FINGER, op. cit. p. 137

¹²⁴ ROCHA, Ricardo. *A Vila Belga e o Traité de Louis Cloquet*. Santa Maria: UFSM, 2000;

¹²⁵ FACCIN, op. cit.

¹²⁶ SCHLEE, op. cit.

espaço urbano”.¹²⁷ A situação da Mancha Ferroviária de Santa Maria, na qual se insere a Vila Belga, não é diferente. A partir da década de 1980, começou-se a integrar o patrimônio da Vila Belga a processos que culminariam com o tombamento patrimonial. Isso, possivelmente, tenha se dado em função de que uma comunidade que preze sua memória, não pode prescindir eternamente da ideia que

quando rapidamente passamos em revista [...] as formações coletivas mais importantes que se distinguem, [...] percebemos como é difícil descrevê-las descartando qualquer imagem espacial. Esta dificuldade é ainda maior quanto mais longe retrocedemos no passado.¹²⁸

No ano de 1982, é promulgada lei municipal (Lei nº 2.255)¹²⁹ que dispõe sobre a proteção do patrimônio histórico e cultural do município de Santa Maria, dois anos mais tarde, o conjunto habitacional foi integrado ao Projeto Pró Memória Gaúcha, sendo considerado Patrimônio Histórico e Cultural do município, em 1988. Entrou em processo de tombamento em 1997, depois de ser integrado ao Sítio Histórico Ferroviário, no anterior. Sofreu tombamento definitivo tanto no âmbito municipal, como no estadual, no ano 2000, tendo sido, recentemente, concluído o Projeto de Revitalização.

¹²⁷ FACCIN, Id.

¹²⁸ HALBWACHS, Maurice. In: *A Memória Coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006. p. 166.

¹²⁹ SANTA MARIA/RS – Câmara Municipal de Santa Maria. (Página eletrônica) Disponível em: <<http://camara-municipal-da-santa-maria.jusbrasil.com.br/legislacao/545947/lei-2255-82>> Último acesso em 08/05/2014.

3. Conceitualização Teórica

3.1 Identidade, representação e memória

Contextualizar a memória a partir da problemática patrimonial, antes de mais nada, requer a apreciação das considerações teóricas de Le Goff sobre documento/monumento e sobre memória coletiva. O historiador, na defesa da ampliação da noção de documento, enfatizava que não se faz história apenas com fontes escritas, pode-se fazê-la com tudo que advém do ser humano, o expressa, o representa.¹³⁰ Há, assim, uma revolução do documento: o dado, agora, só existe enquanto documento se estiver relacionado a outros documentos, a história deixa de ser linear e passa a ser descontínua.¹³¹

Por essa percepção, os patrimônios históricos são também documentos, foram assim transformados para depois serem tratados como monumentos. O monumento na concepção de Choay, é algo construído com destinação intencional à memória das gerações futuras; tanto quem lega, quanto quem recebe o monumento como lembrança, o percebem como uma segurança contra a incerteza das origens.¹³² Nas sociedades desenvolvidas, entretanto, houve uma progressiva extinção dessa função deliberativamente memorial, e o monumento que era erigido como símbolo para ser apreciado como relíquia caiu em desuso. Então, o *monumento histórico*, que não foi criado, assim se constituiu através dos olhares convergentes que selecionam representações. Comungando das idéias de Le Goff, para Choay, “todo objeto do passado pode ser convertido em testemunho histórico, sem que para isso tenha tido, na origem, uma destinação memorial. De modo inverso, convém lembrar que todo o artefato humano pode ser deliberadamente investido de uma função memorial”.¹³³

¹³⁰ LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. São Paulo: Editora Unicamp, 2003, 5ª Edição. p. 539-40.

¹³¹ Id. p. 541-2.

¹³² CHOAY, Françoise. *A Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade/Ed. UNESP, 2001. p. 18 et. seq.

¹³³ Id. p. 25-26.

Segundo Le Goff, não existem documentos objetivos, eles são produzidos pela sociedade através de relações de poder. Dessa forma,

a intervenção do historiador que escolhe o documento, extraindo-o do conjunto dos dados do passado, preferindo-o a outros, atribuindo-lhe um valor de testemunho que, pelo menos em parte, depende da sua própria posição na sociedade da sua época e da sua organização mental, insere-se numa situação inicial que é ainda menos "neutra" do que a sua intervenção. O documento não é inócuo. É antes de mais nada o resultado de uma montagem, consciente ou inconsciente, da história, da época, da sociedade que o produziram, mas também das épocas sucessivas durante as quais continuou a viver, talvez esquecido, [...] a ser manipulado, ainda que pelo silêncio. [...] O documento é monumento. Resulta do esforço das sociedades históricas para impor ao futuro – voluntária ou involuntariamente – determinada imagem de si próprias. [...] trata-se de pôr à luz as condições de produção e de mostrar em que medida o documento é instrumento de um poder.¹³⁴

Na análise de Pesavento, *patrimonializar* o passado de uma cidade é tarefa da qual todas as instâncias da comunidade devem se envolver. Essa tarefa consiste em “criar responsabilidades”, reconhecendo “lugares, dotados de sentido”, tornando-os *monumento*, no original sentido da palavra, porque “toda arquitetura pode ser monumento, na medida em que encerrar uma memória, [...] um sentido a ser recuperado”.¹³⁵ Nesse sentido, Choay evidencia que “uma vez que se insere em um lugar imutável e definitivo num conjunto objetivado e fixado pelo saber, o monumento histórico exige, dentro da lógica desse saber, e ao menos teoricamente, uma conservação incondicional”.¹³⁶

“Elemento essencial do que se costuma chamar *identidade*, individual ou coletiva” a [...] memória é um é fenômeno individual, que inserido na vida social torna-se objeto de quem faz escrever a história. “A memória coletiva é [portanto] um instrumento e um objeto de poder”.¹³⁷

A ideia de identidade é sustentada por um sentimento de pertencimento a uma tradição comum através de representações simbólicas. “Por deter objetos como signos e sua exposição de diferentes formas, como uma linguagem”, o patrimônio é na concepção de Siqueira Neto, um processo, um sistema de representação que “produz certo sentido e conteúdo para lugares

¹³⁴ LE GOFF, op. cit. p. 245 et. seq.

¹³⁵ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória, história e cidade: lugares no tempo, momentos no espaço*. In: **ArtCultura. Revista NEHAC**. 2002; Vol. 4 (nº 4). p. 16.

¹³⁶ CHOAY, op. cit.

¹³⁷ LE GOFF, op. cit., passim.

e objetos”, sendo os bens tombados, nesta perspectiva, “fonte de significados para uma narrativa ... da identidade do Estado”.¹³⁸

Quando se apresentam ideias como representação e identidade, também não se deve deixar de analisar Benedict Anderson. São três as instituições de poder e dominação do Estado sobre as representações, no seu ponto de vista: juntos, *o censo, o mapa e o museu* legitimam a identidade, a geografia e o passado, criando modelos representativos que permitem às sociedades, *inventarem* a própria imagem, assim, transformando-se em grupos idealizadamente homogêneos.¹³⁹ Nestes termos é que Siqueira Neto volta às representações e às identidades.

Os lugares e objetos que integram o inventário do patrimônio [...] buscam criar, em vários termos, representações da nacionalidade, da cultura, da memória ou de outros valores. [Eles] não são simples reflexo, da memória e cultura. São trabalhados nos processos de diferenciação e disputas sociais, construídos dentro das relações de poder, ao mesmo tempo em que as produzem. [...] Qualquer patrimônio, mais que simples documento de um tempo passado, participa na construção de referências às identidades individuais e coletivas.¹⁴⁰

Na visão de Chartier, a compreensão dos conflitos e interesses gerados pela questão da identidade requer, antes, a consideração do conceito de representação. A identidade coletiva é uma representação que se amplia até ser corroborada por toda população. Para o historiador, investigar o patrimônio histórico é buscar o entendimento de como se constroem determinadas identidades, e qual a cultura política que a determina; há uma relação de poder que está ligada a tal cultura política: práticas, ações, etc.¹⁴¹

As classificações, divisões e delimitações que organizam a apreensão do mundo social como categorias fundamentais de percepção e de apreciação do real. Variáveis consoante [aos meios onde se produzem] são sempre determinadas pelos interesses do grupo que as forjam. [...] não são de forma alguma discursos neutros: produzem estratégias e práticas [...] que tendem a impor uma autoridade, [...] a legitimar [...] escolhas e condutas. [...] Um grupo impõe, ou tenta impor a sua concepção do mundo social, os valores que são seus, e seu domínio.¹⁴²

¹³⁸ SIQUEIRA NETO, Moysés Marcionilo. *Sob o véu do patrimônio cultural: uma análise dos processos de tombamento em Pernambuco (1979 – 2005)*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural. Universidade Federal de Pelotas, 2011. p. 15 et. seq.

¹³⁹ ANDERSON, Benedict. *Comunidades Imaginadas: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. p. 228 et. seq.

¹⁴⁰ SIQUEIRA NETO, op. cit. p. 25.

¹⁴¹ CHARTIER, Roger. *A História Cultural entre práticas e representações*. Col. Memória e sociedade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990; passim.

¹⁴² Op. cit., p. 17.

Como lembra Fonseca, se aquilo a que se intenciona preservar é apenas o patrimônio, deve-se considerar que os “significados [não] lhes são inerentes”, eles são construídos a partir de valores que lhes atribuem as relações sociais. Quando se considera um bem como cultural (histórico, artístico ou etnográfico) nele estamos destacando o valor simbólico. Na seleção dos bens patrimoniais *seleccionados*, tal valor alude a uma identidade coletiva.¹⁴³ De acordo com as concepções de Chartier, a autora enfatiza que “todo o receptor é [também] um produtor de sentido”, portanto, diferentes leituras podem gerar diferentes significados, que podem, por sua vez, destoar “dos valores que os agentes [...] autorizados lhes atribuíram”.

3.2. Patrimônio, monumento e história

O núcleo primitivo de onde se desenvolve uma cidade, o concentrador e multiplicador das atividades e serviços, que vão se somando ao seu entorno, a ele costumamos remeter a noção de centro urbano. Normalmente esse núcleo continuará a compor e ser reconhecido como a *área central* da cidade, muito embora se diferenciem ali outros territórios, e suas dimensões simbólicas ou culturais, o mais conhecido deles é o *centro histórico*, que é o local onde se materializaram arquitetonicamente a cultura e a história daquela cidade e da sua população.¹⁴⁴

Estas áreas históricas, justamente por se localizarem no núcleo central, e serem as mais antigas, são também as mais desvalorizadas, pois serão as primeiras a que a população dará novos usos. Ocorre que, nesta área central, quando abandonada à deterioração, se criam problemas não apenas de ordem estética, ou financeira, mas também atingem a segurança da população.¹⁴⁵

O decreto-lei nº 25/1937, instituiu o tombamento como instrumento de preservação dos bens móveis e imóveis considerados de valor excepcional e o SPHAN (Serviço do

¹⁴³ FONSECA, op. cit. p. 41 et. seq.

¹⁴⁴ VAZ, Lilian Fessler; VASCONCELLOS, Lélia Mendes de. Ensaio sobre os múltiplos territórios das áreas centrais. In: VAZ, Lilian Fessler; REZENDE, Vera F.; MACHADO, Denise Pinheiro (Org.). *Centros Urbanos: transformações e permanências*. Rio de Janeiro: Casa 8; PROURB, 2012. p.73. **GRIFOS NO ORIGINAL**.

¹⁴⁵ GIORDANI, Isabelle; PASCHOALLOTO, Leila. Centros Históricos: suas interferências e relações com as cidades. p. 53-60 In: DIAS, Solange Irene Smolarek (org.) *Planejamento Urbano e Regional: ensaios acadêmicos do CAUFAG em 2007.1*. Cascavel: Smolarek Arquitetura, 2007. p. 55.

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) como órgão gestor federal.¹⁴⁶ O tombamento é, em geral, apenas um ato simbólico, na medida em que, não é normalmente acompanhado de medidas efetivas de preservação. Ouro Preto, por exemplo, objeto de políticas de preservação desde a década de 1930, segundo Castriota¹⁴⁷, exemplifica bem que, mesmo quando se protegia um conjunto urbano, o conceito que predomina é o da ‘obra de arte’, sendo, portanto, decisivo, o valor artístico, e não o valor histórico. No caso do Brasil, pertencer ao patrimônio vai ter, ao lado de um significado cultural, um significado jurídico quase único: preservar se identificava, quase que automaticamente, com "tombar".¹⁴⁸ Porém, lembram Cardoso & Zamin, “uma política de tombamento só modifica a paisagem de nossa realidade quando o imaginário que herdamos se converte em ações”.¹⁴⁹

O artigo 4º da Carta de Veneza (1964)¹⁵⁰ se refere à conservação preventiva dos bens edificados, guiada pelo conceito de *prevenir para não intervir*. Prática esta que requer, antes de tudo, manutenção permanente, e que, no entanto, não faz parte da tradição brasileira, via de regra, a qual recorre à restauração, quando há já um nível de degradação avançado.¹⁵¹

Hoje há um desafio às novas gerações: construir alternativas ao abandono, que sejam capazes de atribuir utilizações racionais para os patrimônios tombados, transformando-os, por exemplo, em centros de cultura, “eis o sentido proposto pela consciência individual e coletiva”.¹⁵² As intervenções, cada vez mais frequentes, sobretudo, em zonas urbanas debilitadas ou abandonadas (antigas áreas portuárias, ferroviárias etc.) visam retomar a importância que já tiveram essas áreas. *Revitalização* é o termo mais empregado, por ser considerado o mais flexível, mas, em geral, o tipo de intervenção mais utilizado tem sido a *reabilitação*. Desde o Congresso de Amsterdã (1975), já se havia introduzido a ideia da reabilitação dos centros históricos.

¹⁴⁶ FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: Trajetória da política federal de preservação no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, MinC - IPHAN, 2005. p. 101.

¹⁴⁷ CASTRIOTA, Leonardo. *Intervenções sobre o Patrimônio Urbano: modelos e perspectivas*. Revista Fórum Patrimônio - Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável. Set/dez de 2007; vol. 1 (nº 1). p. 14-15.

¹⁴⁸ op. cit. p. 13.

¹⁴⁹ IPHAE/RS. op. cit. p. 09.

¹⁵⁰ Carta de Veneza: 1964, p. 02. In: IPHAN (Página Eletrônica). Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=236>> Último acesso em: 18/10/2014.

¹⁵¹ LERSCH, Inês Martina. *Palcos e Cenários Urbanos: em que estado se encontram?* In: In: VAZ, Lilian Fessler; REZENDE, Vera F.; MACHADO, Denise Pinheiro (Org.). *Centros Urbanos: transformações e permanências*. Rio de Janeiro: Casa 8; PROURB, 2012. p. 167.

¹⁵² IPHAE/RS. Id.

A reabilitação de bairros antigos deve ser concebida e realizada, tanto quanto possível, sem modificações importantes da composição social dos habitantes e de uma maneira tal que todas as camadas da sociedade se beneficiem de uma operação financiada por fundos públicos.¹⁵³

Cumprido, então, salientar também que, os orçamentos dos órgãos gestores muitas vezes são menores que os recursos liberados pelos financiamentos baseados nas LIF à produção cultural 7.505/1986 e 8.313/1991, prática que, à medida que entrega à iniciativa privada a eleição das prioridades, fragiliza as políticas de preservação.¹⁵⁴ As “Normas de Quito” (1967) é a primeira carta internacional a dedicar todo um capítulo à *valorização econômica dos monumentos*, tratando, ainda que forma limitada, um incipiente *turismo monumental*.

O acelerado processo de empobrecimento que vem sofrendo a maioria dos países americanos como consequência do estado de abandono e da falta de defesa em que se encontra sua riqueza monumental e artística demanda a adoção de medidas de emergência, [...] mas sua eficácia prática dependerá, em último caso, de sua adequada formulação dentro de um plano sistemático de revalorização dos bens patrimoniais em função do desenvolvimento econômico-social.¹⁵⁵

Os modelos de proteção ao patrimônio foram se orientando na direção de dar um significado para o objeto. Nos anos 1990, as diversas esferas governamentais se utilizaram do patrimônio urbano para promoção política, na década seguinte, porém, através do Estatuto das Cidades (Lei nº 10.207/2001), assegura-se a reabilitação das áreas urbanas como política consolidada, integrando ações públicas e privadas. Não há sintonia, no entanto, entre os detentores do patrimônio e os gestores de políticas urbanas, fazendo prevalecer a falta de planejamento.¹⁵⁶

No Brasil, projetos efetivos de intervenção por reabilitação ainda são poucos. Boa parte dos projetos no exterior se dá em áreas com patrimônio histórico, onde o conceito está fortemente ligado à questão habitacional, que em outros tipos de intervenção não há preocupação; nestas experiências se mesclam também interesses pela preservação dos prédios

¹⁵³ Declaração de Amsterdã: 1975, p. 02. In: IPHAN (Página Eletrônica). Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=246>>.

¹⁵⁴ BORDE, Andrea de Lacerda Pessoa; SAMPAIO, Andréa da Rosa. Políticas Urbanas e Patrimônio Cultural. In: VAZ, Lilian Fessler; REZENDE, Vera F.; MACHADO, Denise Pinheiro (Org.). *Centros Urbanos: transformações e permanências*. Rio de Janeiro: Casa 8; PROURB, 2012. p. 104.

¹⁵⁵ Normas de Quito: 1967, p. 01. In: IPHAN (Página Eletrônica). Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=4677>> Último acesso em 02/11/2014.

¹⁵⁶ BORDE; SAMPAIO, op. cit.

de serviços e comércio, e de equipamentos que faziam parte do parque histórico, como atrativos à comunidade e ao turismo.¹⁵⁷

Nessa nova forma de pensar a intervenção patrimonial, as políticas públicas não se limitam mais a estabelecer meios com os quais dominar os espaços que devem ser preservados, delimitando-os. Passa-se, então, a uma tarefa mais ampla, a de traçar planos de desenvolvimento para estes mesmos espaços, através de uma ‘parceria’ da qual fazem parte a iniciativa privada, as administrações e a comunidade. O Estado deixa de desempenhar apenas o papel normatizador, assumindo novo e importante papel, o de articulador, gerindo os projetos de recuperação, não os controlando.¹⁵⁸

Fruto de elementos variados, na visão de Giordani & Pascoallotto, o centro das cidades representam o caos.¹⁵⁹ A cidade agrega diversas características, e com elas também diferentes valores; a um só tempo, únicos e complexos, os centros urbanos não conseguem alcançar uniformidade. O que determina o sucesso das novas intervenções patrimoniais é que o foco deixou de ser a obra, e seu entorno, e passou a ser o sítio histórico com um todo.

A partir da segunda metade do século XX, o conceito de patrimônio arquitetônico tradicionalmente identificado com a concepção de monumento histórico único sofre alteração, ampliando-se os estilos de edificações que passam a ser “considerados dignos de preservação”, ao agregar critérios históricos, observando fatores como a ambiência, e o significado. Também a noção de patrimônio cultural é ampliada, ao assumir um caráter antropológico, integrando manifestações de segmentos marginalizados da sociedade com a cultura considerada dominante, passando a cultura mesma a ser trabalhada, não mais como um *conjunto de coisas*, e sim como um *processo*, onde se prioriza a “questão imaterial, da formação de significado”. Castriota reitera, que,

parece fundamental o conceito contemporâneo de *patrimônio ambiental urbano*, matriz a partir da qual podemos pensar hoje a preservação do patrimônio, sem cair nas limitações da visão tradicional. Pensar na cidade como um "patrimônio ambiental" é pensar, antes de mais nada, no sentido histórico e cultural que tem a paisagem urbana em seu conjunto, valorizando não apenas monumentos "excepcionais", mas o próprio processo vital que informa a cidade.¹⁶⁰

¹⁵⁷ KRUSE; SOUZA, op. cit. pp. 23-24.

¹⁵⁸ CASTRIOTA, op. cit. p. 23.

¹⁵⁹ GIORDANI; PASCHOALLOTO, op. cit.

¹⁶⁰ CASTRIOTA, Id. p. 17. *GRIFOS DO AUTOR*.

O patrimônio ferroviário tornou-se importante referência para as comunidades. Em torno dele, muitas cidades surgiram e se desenvolveram.¹⁶¹ Há algumas décadas, esses bens públicos vêm passando por processos de abandono e destruição. Várias comunidades têm-se mobilizado, no entanto, no sentido de preservar esse patrimônio cultural.¹⁶² Já em 1991, a RFFSA, através do *Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas*, elaborado no Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário do Ministério dos Transportes, incluía regras para a elaboração de projetos de restauro, reforma, adaptação do patrimônio arquitetônico ferroviário, com objetivo de preservá-lo em suas características originais.¹⁶³ Entre as recomendações do IPHAE aos municípios e concessionárias que queiram preservar o patrimônio ferroviário estão, a proteção física aos sítios evitando a destruição, a elaboração de projeto de restauração, conservação e manutenção sem descaracterização, além da promoção da conscientização da população.¹⁶⁴ Como salienta Cláudio Bacalhau,

pelos obras da cidade, pela própria vida urbana, podemos apreender uma visão da história. [...] Neste contexto, a arquitetura ferroviária é um exemplo marcante da influência do prédio na evolução urbana. Por suas próprias características, os antigos prédios das estações, oficinas, casas para empregados, etc., do final do século passado [século XIX] e princípio do presente [século XX], utilizavam novas técnicas de construção, materiais e padrões de arquitetura, muitas vezes importados de outros países, que, direta ou indiretamente, influenciaram o espaço urbano e “modus vivendi” das populações que os circundavam.¹⁶⁵

O patrimônio histórico, antes visto como monumento de características extraordinárias, passa a ser entendido como representação da cultura de um determinado lugar, em um período determinado. Dessa forma, consideremos a preservação no contexto ferroviário como um conjunto de medidas orientadas para salvaguarda e recuperação de testemunhos desse patrimônio histórico e cultural.¹⁶⁶

¹⁶¹ Ibid. p. 04.

¹⁶² IPHAE/RS. op. cit. p. 13.

¹⁶³ PRESERFE. op. cit. p. 06.

¹⁶⁴ IPHAE/RS. op. cit. p. 11.

¹⁶⁵ PRESERFE. Id. p. 02.

¹⁶⁶ PRESERFE. Ibid. pp. 09-10.

4. A Justiça Embarca no Trem

4.1. Inquérito Civil nº 110/2002 – Promotoria de Defesa Comunitária

4.1.1. Ações Anteriores

(1997) 19/08 – Diário Oficial publica Edital do Tombamento Definitivo da VB, não podendo mais ser realizadas ampliações ou modificações nas casas; a prefeitura fará vistorias regulares;

(1998) 10/03 – Portaria da Curadoria de Defesa Comunitária comunica o MSM os danos ao Patrimônio Histórico, a VB, por denúncia da comunidade; 24/03 – Realizada reunião com as partes interessadas na preservação a VB. Relatados diversos problemas e preocupações, dos quais os mais prementes eram uma adutora da CORSAN que jogava esgoto a céu aberto, o trânsito de veículos pesados (ônibus) e a questão dos custos para os moradores/proprietários com as restaurações de suas casas; 08/04 – a SVT avalia a questão dos danos causados por veículos pesados e sugere o requerimento de perícia à SEASM; 15/05 – laudo técnico da CORSAN em relação à adutora, limitou-se a atestar a qualidade do material utilizado aprovados por normas técnicas, e o trabalho inspecionado por órgão competente; 22/06 – encaminhada à SMA Proposta de Legislação para Manutenção da VB, elaborada pelo arquiteto Andrey Rosenthal Schlee em janeiro daquele ano;

(2000) 22/03 – Pedido ao CREA/RS que envie engenheiro para vistoria das casas da VB; 28/03 – AAEFSM apresenta nota à imprensa relativa à resistência por parte da presidência da COOPFER; 20/04 – IPHAE informa a PMSM sobre processo de tombo do Sítio Ferroviário, não podendo mais se fazer quaisquer alterações nas edificações e entorno sem prévio aviso a este Instituto; 24/08 – Decreto Executivo nº 285/2000 autoriza o tombamento definitivo das partes integrantes da Mancha Ferroviária de Santa Maria,

compreendidas sendo: a Estação Ferroviária, a Vila Belga, a COOPFER e o Colégio Manuel Ribas;

(2002) 12/06 – Ofício do IPHAE reitera que, 1. a obrigação de reparação dos danos materiais posteriores ao tombamento é de responsabilidade do proprietário; 2. as coisas tombadas não poderão ser destruídas ou mutiladas, nem sem prévia autorização do IPHAN serem reparadas, pintadas ou restauradas sob pena de multa de 5% do valor do dano;

4.1.2 Autos do Inquérito

(2002) 12/11 – Instaurado inquérito visando investigação sobre as alegadas depreciações dos prédios do Patrimônio Público Municipal, a Vila Belga, a partir de um ofício do Ministério Público Federal sobre a representação da Associação de Amigos da Estação Ferroviária de Santa Maria; 18/12 – MP solicita à SMGA vistoria das residências da VB para verificar as condições dos imóveis; encaminhado pedido de levantamento fotográfico;

(2003) 20/05 – concluído laudo por arquiteta da SEPLAN relatando as principais alterações nos imóveis; após reunião com os moradores, o MP oficiou a CORSAN, a SMOS, a SMGA, e a SVT para providenciar as questões solicitadas; A SVT alegou que estava em fase de confecção as placas de restrição de tráfego de veículos pesados; a SMGA alegou que estaria providenciando estudo sobre viabilidade de carro elétrico para coleta de resíduos;

05/11 – a SEPLAN afirma que, em reunião com o IPHAE, foram acertadas providências a serem tomadas em relação à intervenção da VB; 06/11 – remetida ao MP cópia da notificação certificando aos moradores o tombamento junto à SEC/RS de suas residências; 27/11 – CORSAN informa a execução do serviço de conserto da rede de esgoto na rua Cel. Ernesto Becker;

Por fim enviou-se solicitação de vistoria conjunta ao IPHAE, CMPH e ECSM, a fim de verificar as medidas necessárias à correta prevenção e reparação da VB. O IPHAE agendou visita para novembro de 2006. Realizada a visita à VB e EFSM, não foi realizado relatório.

4.2. “Ação Civil Pública – Vila Belga”: Processo Judicial nº 207/1.07.0012354-0

4.2.1. Memorial Descritivo da Revitalização da Vila Belga

Assinado de 24/07/2009, objetivava estabelecer as condições regentes da aplicação e uso de materiais e equipamentos empregados na revitalização do passeio público das áreas de circulação do sítio tombado. Elaborado buscando manter as características originais, bem inserir com as mesmas características os rebaixos para acessibilidade. Visa: recuperação das calçadas, criação de rampas PNE, totem de entrada, iluminação pública com projeto específico e paisagismo com floreiras móveis, sinalização turística com placas de identificação do sítio.

4.2.2. Autos do Processo

(2007) 07/11 – o ECSM informa estar confeccionando junto ao IPHAE uma cartilha de orientações para futuras intervenções e reparações nos imóveis; a SMTE assegura o desenvolvimento de um projeto para revitalizar a VB;

(2008) 13/10 – o ECSM identifica diversas etapas a serem realizadas no processo de recuperação da VB, são eles: 1. retirada do asfalto e recomposição da pavimentação, 2. desvio das rotas do transporte público que afetam o sítio, 3. canalização de uma sanga, 4. alargamento dos passeios e construção de calçada na rua Dr. Gustave Vauthier, 5. instalação de nova iluminação pública, 6. instalação de bancos, lixeiras, sinalização e pórticos, 7. recuperação das fachadas das residências, 8. retirada da rede elétrica para o subsolo, 9. desapropriação dos prédios referentes a COOPFER;

(2009) 26/06 – a PMSM afirma ter captado recursos diante do governo federal, aprovados e repassados pela CEF através do Programa “Turismo Social no Brasil”, sendo os projetos de engenharia encaminhados para licitação ainda em 2008; a CEF requereu a aprovação do projeto arquitetônico perante o IPHAE, que encontra-se em análise;

01/12 – MSM requer a juntada de mapa da revitalização da VB. Requer ainda a intimação do MP e do IPHAE para que, com o projeto anexo seja homologada a revitalização. Alega que a parte que cabia ao município de Santa Maria cumprir no presente processo restou inteiramente atendida; a primeira parte da revitalização da VB esta implementada não evoluindo porque o projeto esbarrou no IPHAE.

(2010) 15/03 – MSM e MP de comum acordo requerem novo encaminhamento do projeto de revitalização junto ao IPHAE, pois a CEF pede a aprovação do mesmo para que libere a verba de financiamento a fim de dar continuidade à qualificação do espaço tombado; reiteram as partes que, uma vez aprovado o projeto será encaminhado processo de licitação, o município se comprometendo a concluir a obra no espaço de seis meses.

(2011) 26/01 – O processo de revitalização da VB foi licitado pela primeira vez em 2008, aparecendo interessados apenas na rede de iluminação, inviabilizando a execução. Em agosto de 2010 foi aberto novo processo de licitação, com ampla divulgação (conforme anexo) e nenhum interessado; o processo aguarda dotação orçamentária e financeira para sua continuidade, em discussão entre as secretarias de Turismo, e de Finanças e o Gabinete do Prefeito; 28/03 – Solicitação de Empenho no valor de R\$ 675.000,00 para contratação com execução indireta de empreitada de fornecimento de material e mão-de-obra referente a revitalização da VB mediante condições do edital e seus anexos; 07/04 – Pedido de encaminhamento à CEF de edital, empenho e outras documentos; 06/10 – MP requer intimação do MSM para que comprove o termino da obra de revitalização da VB;

(2012) 18/06 – A SMIS comunica a PGM/SM, a pedido, que a obra de revitalização da VB possuía previsão de conclusão até o dia 25/06/2012; 22/06 – O MP requer que transcorrida a data acima seja expedido oficio solicitando comprovação do término das obras; 17/08 – O MP requer que, no prazo de 60 dias, seja intimado o MSM a prestar informação sobre o TRD relativo à iluminação pública;

(2013) 31/05 – O MP requer intimação do MSM para que informe o término das obras, e junte aos autos o TRD; 30/09 – O GPSM encaminha documentação técnica para finalização do contrato de Revitalização da VB; 25/11 – Recebido laudo elaborado pela empresa responsável pela obra constatando depredação do patrimônio recém-instalado ou reformado, se eximindo da culpabilidade imputada, já que os problemas são relativos a atos vandalismo, registrados através de testemunhas; assevera ainda que é do poder público a responsabilidade de fiscalizar e punir tais atos;

(2014) 13/01 – A SMDU informa à PGM da impossibilidade de emitir o Termo de Recebimento Definitivo devido a registro durante o processo administrativo de atos de vandalismo na VB, registrados em Ata por profissionais da PMSM e da empresa contratada; 05/08 – MP reitera pedido de manifestação da prefeitura sobre recebimento definitivo das obras de revitalização da VB, que havia sido concedido em 19/02/2014; 26/08 – O MSM junta aos autos o Termo de Recebimento Definitivo referente a revitalização do passeio público, iluminação e acessibilidade da VB;

17/09 – O MP reconhece por parte do MSM, o recebimento definitivo da obra de revitalização da VB; ressalvando que, em relação aos demais réus, embora a revitalização empreendida tenha atendido inclusive a recuperação das fachadas das casas, é necessário avaliar como os proprietários/moradores vêm mantendo os imóveis, não havendo, portanto, ainda, extinção do processo. Diante dos fatos o MP requer exclusão do feito em relação ao MSM, a execução de mandato executável por oficial de justiça relacionado a averiguação de possíveis alterações ou descaracterizações das edificações, e, caso seja necessário, o prosseguimento da ação diante do resultado da diligência, o cumprimento do despacho, com citação.

4.3 Do tombamento à preservação

O Ministério Público Federal teve de instituir ação civil a fim de incentivar iniciativas que concretizassem um processo de revitalização do patrimônio histórico tombado já de muito tempo na cidade de Santa Maria. Esse patrimônio, sem lograr interesse efetivo da comunidade, bem como do poder público e de entidades privadas, continuava a sofrer degradação, e inclusive atos de vandalismo. Após diversas tentativas de negociações entre os diversos órgãos da prefeitura municipal e vários representantes da comunidade, após denunciadas, requeridas e sugestionadas inúmeras ações, mas sem sucesso prático, foi, então, instaurado inquérito civil, onde se investigou e averiguou, através de levantamentos e laudos, a má conservação das edificações e a falta de presteza das diversas instâncias em impedir e fiscalizar as ações que vão contra à preservação patrimônio, além de ignorância e descaso do que seja um patrimônio tombado.

No ano de 2007, foi instaurado, novo processo, dessa vez uma ação civil pública, do Ministério Público Federal contra o Município de Santa Maria e oitenta proprietários/moradores da Vila Belga. Requeria que, a Prefeitura Municipal apresentasse e executasse Projeto de Proteção e Recuperação da Vila Belga, e aos demais réus que recuperassem as fachadas originais das residências.

Recorrendo a análise dos autos, verifica-se que as diversas esferas, públicas e privadas, concorrem para o descaso e o abandono, eximindo-se, dessa forma, de responsabilidade, em processo de culpabilidade mútua. O melhor exemplo é o caso de um inquirido que contesta¹⁶⁷ a resolução do MP de requerer providências aos réus, alegando não ter envolvimento com vandalismo, portanto, pedindo que se arrolem provas contra a sua pessoa, e reclama ainda que é da competência da União, através do IPHAN, e não dos proprietários a responsabilidade pelo patrimônio ferroviário tombado¹⁶⁸.

À época da instauração da Ação Civil, no ano de 2007, o estado geral do conjunto habitacional Vila Belga era regular, sendo homogêneo o nível de conservação das fachadas das edificações, bem como da pavimentação dos passeios e vias. Algumas unidades precisavam de intervenção imediata para que não perdessem sua configuração, originando maiores problemas ao restauro. No decorrer do processo, algumas ações foram sendo realizadas, como as intervenções de iniciativa dos proprietários, patrocinada por indústria de tintas (Projeto Coral Tudo de Cor Pra Você), apoiada pelo poder público, que passaram a apresentar bom aspecto externo, ainda que com cores definidas aleatoriamente.

A Intervenção da Vila Belga é um dos oito projetos que fazem parte do Programa de Preservação e Revitalização da Mancha Ferroviária (Sítio Ferroviário de Santa Maria), que por sua vez se integra em uma iniciativa maior, o *Reviva Centro – Santa Maria Feliz*, que prevê a preservação, reabilitação, reparação e revitalização de boa parte do Centro Histórico do município, compreendido como o núcleo que deu início à urbanização da cidade. Em 2014, uma parte do Parque Ferroviário de Santa Maria, finalmente, recebeu, através do IPHAN, o devido reconhecimento em nível nacional, enquanto Patrimônio Ferroviário Nacional. Essa

¹⁶⁷ Contestação contida nos autos entre as fls. 936-43 do Processo Judicial nº 207/1.07.0012354-0. *Requerimentos impugnados*;

¹⁶⁸ Lei Federal nº 11.483 (31/05/2007): Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário ... Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens [...] de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. (Página Eletrônica) Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/11483.htm> Último acesso em 18/10/2014;

valorização auxiliará na captação de recursos relacionados à preservação e recuperação patrimonial em níveis nacional e internacional, além de favorecer a história local. Agora, Santa Maria possui bens reconhecidos nas três esferas, sendo que alguns deles foram contemplados em mais de uma delas.¹⁶⁹

Hoje o Projeto para Revitalização da Vila Belga está concluso, mas, antes mesmo que o município conseguisse apresentar o Termo de Recebimento Definitivo, que é o que dá por aprovada e encerrada a obra, já havia diversas denúncias e constatações de vandalismo, de falta de cuidado, etc., o que configura profundo descaso por parte da comunidade. O processo de Ação Civil Pública continuara tramitando enquanto não forem constatadas e comprovadas ações efetivas de recuperação e conservação por parte também dos moradores/proprietários dos imóveis.

¹⁶⁹ SANTA MARIA/RS, op. cit.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ferrovias trouxeram o progresso e a urbanização ao mundo ocidental, se expandindo rapidamente e criando raízes nas regiões mais remotas. Já nasceram grandiosas, sendo uma “revolução” que sanaria muitas expectativas do capitalismo em desenvolvimento, carregando em si a velocidade das suas implicações e consequências. No Brasil, cumpriram o papel de unir as diversas regiões, interligando-as, e também auxiliaram no incremento da nossa economia, sendo soberanas por cerca de um século. Guarneceram nossas fronteiras e diversificaram nossas culturas econômicas e intelectuais.

À sombra da Globalização as estradas de ferro passaram por um processo de marginalização, experimentando a desativação e o abandono, que culminaram com o descaso e desinteresse. Da glória ao esquecimento, o patrimônio e o imaginário ferroviários, no entorno dos quais tantos municípios se desenvolveram, a exemplo de Santa Maria, experimentam hoje nova fase. Essa nova fase se identifica com a memória, com a questão dos espaços e dos símbolos que, carregados de significados, produziram cultura e história.

É importante lembrar que políticas de tombamento, por si somente, não agregam consciência de manutenção e preservação do patrimônio, sendo necessária uma identificação de pertencimento ao espaço onde esse patrimônio foi erigido. Os modelos de proteção patrimonial vêm-se orientando no sentido de dar significação aos tombamentos, mas não há convergência de interesses entre o poder público, os entes privados e a comunidade como um todo, e os gestores patrimoniais. O Estado deveria ser apenas o gestor das políticas de patrimônio, no entanto, educação patrimonial e déficits orçamentários são as questões mais prementes. A falta de planejamento produz um panorama de degradação nos espaços de memória.

Entretanto, embora de forma incipiente, as comunidades hoje têm-se organizado no sentido de preservar o patrimônio cultural, com tudo que ele significa. O patrimônio ferroviário como referência arquitetônica continua a influenciar o ambiente urbano, isso é bem visível no caso do Parque Ferroviário de Santa Maria e os espaços criados dentro da

tradição ferroviária da cidade. Mas a preservação do patrimônio deve ser vista como preservação de memória, e nesse sentido, é necessário criar identificação com o patrimônio, o que passa pelo sentimento de pertencimento, onde se reinventam representações possíveis.

A Vila Belga, de Santa Maria, é um caso bem sucedido de reabilitação de um espaço. Para isso, no entanto, foram necessários anos de negociações e litígios, e uma intervenção judicial, no intuito de fazer cumprir o que é de responsabilidade da comunidade e das gestões públicas. Agora será necessário colocar em prática também o que se construiu em relação à educação e orientação no que respeita a conservação e preservação patrimonial, para que se mantenha o que naquele espaço foi *revitalizado*. É possível que esse patrimônio renovado se configure em um espaço de que traga benefícios culturais e retornos financeiros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Fontes Literárias:

ALEGRANSI, Celso. *Ferroviário, Trabalhista, Comunista: o cotidiano de um trabalhador da VRFGS entre 1950 e 1990*. Artigo (Graduação) – Curso de Graduação em História. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2009;

ANDERSON, Benedict. *Comunidades Imaginadas: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008;

BERTOLDO, Adriane Vidal; BISOGNIN, Edir Lúcia. *Turismo e Cultura – Resgate da Vila Belga como Patrimônio Histórico e Arquitetônico de Santa Maria*. In: **Disciplinarum Scientia**. 2002; Vol. 03 (n° 01);

BORDE, Andrea de Lacerda Pessôa; SAMPAIO, Andréa da Rosa. Políticas Urbanas e Patrimônio Cultural. p. 91-113 In: VAZ, Lilian Fessler; REZENDE, Vera F.; MACHADO, Denise Pinheiro (Org.). *Centros Urbanos: transformações e permanências*. Rio de Janeiro: Casa 8; PROURB, 2012;

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Centro de Preservação da História da Ferrovia no Rio Grande do Sul*. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico – PRESERVE. Porto Alegre: RFFSA, s/d;

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas*. Programa de Preservação do Patrimônio Ferroviário – PRESERFE. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991;

BRASIL. Ministério dos Transportes. *O sistema ferroviário brasileiro*. Brasília: CNT, 2013;

CARDOSO, Trícia Andrade. Relembrando os Trilhos: uma etnografia entre (e com) aposentados ferroviários em Santa Maria/RS. Artigo (Graduação) – Curso de Graduação em Ciências Sociais. Universidade Federal de Santa Maria, 2010;

CARMO, Mônica Elisque do. *O Inventário como Ferramenta de Preservação da Memória Ferroviária*. **Congresso Internacional Interdisciplinar em Sociais e Humanidades**. Setembro de 2012. Niterói: ANINTER-SH/ PPGSD-UFF. p. 04;

CASTRIOTA, Leonardo. *Intervenções sobre o Patrimônio Urbano: modelos e perspectivas*. **Revista Fórum Patrimônio - Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável**. Set/dez de 2007; vol. 1 (nº 1). (Arquivo Digital) Disponível em: <<http://www.forumpatrimonio.com.br/material/pdfs/d23192f049e13a93838d.pdf>>.

CHARTIER, Roger. *A História Cultural entre práticas e representações*. Col. Memória e sociedade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990;

CHOAY, Françoise. *A Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade/Editora UNESP, 2001;

CIGNACHI, Henrique. *Considerações gerais sobre os operários da Viação Férrea do Rio Grande do Sul: entre a radicalização e o consenso (1917-1937)*. **Revista Latino-Americana de História**. 2012; Edição Especial – Lugares da História do Trabalho: vol. 1 (nº. 3). p. 112-122;

FACCIN, Danielle, ZANINI, Maria Catarina Chitolina. *Percepções acerca do morar em um lugar de memória: o caso da “Mancha Ferroviária” de Santa Maria (1996-2013)*. In: 37º Encontro Anual da ANPOCS; 2013; Águas de Lindóia, São Paulo. 30 páginas;

FACCIN: Danielle. *Seguindo os Trilhos do Trem: a influência da ferrovia na estruturação urbana de Santa Maria/RS*. In: BRASIL. IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Artigos**: Temática 6 – Patrimônio Ferroviário; s/d;

FACCIO, Ana Julian. *Infraestrutura Ferroviária e Privatização: o Caso do Ramal Passo Fundo – Marcelino Ramos na Região do Alto Uruguai/RS*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012.

FACCIO, Ana Julian; RÜCKERT, Aldomar Arnaldo. *As Contradições da Reforma do Estado de Modelo Neoliberal: Atores Locais/Regionais e o Projeto de Reativação do Trecho Ferroviário Passo Fundo - Marcelino Ramos/RS*. **Revista de Geopolítica**. 2011; Vol. 2 (nº 2);

FIGUEIREDO, Lauro César. *A memória urbana esquecida no tempo: o centro histórico da cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul*. In: **XII Simpósio Nacional de Geografia Urbana**; 2011; Belo Horizonte/MG. 16 p;

FINGER, Anna Eliza. *Vilas Ferroviárias no Brasil. os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul*. Dissertação (Mestrado). Programa de Pesquisa e Pós-Graduação da FAU. Universidade de Brasília, 2009.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: Trajetória da política federal de preservação no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, MinC - IPHAN, 2005;

GEREMIA, Alessandro. *Características da Regulamentação Estatal e as Transformações no Modelo de Concessões Ferroviárias*. Artigo (Graduação) – Departamento do Direito Público e Filosofia do Direito. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2013;

GIORDANI, Isabelle; PASCHOALLOTO, Leila. Centros Históricos: suas interferências e relações com as cidades. In: DIAS, Solange Irene Smolarek (org.) *Planejamento Urbano e Regional: ensaios acadêmicos do CAUFAG em 2007.1*. Cascavel: Smolarek Arquitetura, 2007.

GODEIRO, Nazareno. *Transportes Urbanos no Brasil: 2% do PIB para solucionar a crise da matriz metroferroviária*. Universidade e Sociedade. Junho de 2012. Ano XXII, nº 50. p. 32

GUERRA, Pedro Henrique Giocondo. *O PAC e o Setor de Ferrovias: do incrementalismo à proposta de um novo paradigma*. (Dissertação de Mestrado). São Paulo: FGV: EAESP, 2014;

HALBWACHS, Maurice. Memória Coletiva e Espaço. In: *A Memória Coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006. Cap. IV: pp. 157-189;

HOBBSAWM, Eric Jabob. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. São Paulo: Paz e Terra, 2010. 25ª Ed.;

HOBBSAWM, Eric Jabob. *A Era do Capital: 1848-1875*. São Paulo: Paz e Terra, 1979; 3ª Ed.;

JOBIM, André Vinícius Mossate. *Os Ferroviários e o Trabalhismo: as greves dos anos cinquenta em Santa Maria*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2013;

KRUSE, Fabiana; SOUZA, Célia Ferraz. Transformações dos Centros Históricos: antes de construir os diálogos, a precisão dos conceitos. In: VAZ, Lilian Fessler; REZENDE, Vera F.; MACHADO, Denise Pinheiro (Org.). *Centros Urbanos: transformações e permanências*. Rio de Janeiro: Casa 8; PROURB, 2012. pp. 15-31

KÜHN, Fábio. *Breve História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Leitura XXI, 2004. 2ª Ed.;

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. São Paulo: Editora Unicamp, 2003, 5ª Ed.;

LERSCH, Inês Martina. Palcos e Cenários Urbanos: em que estado se encontram? In: In: VAZ, Lilian Fessler; REZENDE, Vera F.; MACHADO, Denise Pinheiro (Org.). *Centros Urbanos: transformações e permanências*. Rio de Janeiro: Casa 8; PROURB, 2012. pp. 163-177

LOPES, Caryl Eduardo Jovanovich. *A Compagnie Auxiliaire de Chemins du Fér au Brésil e a Cidade de Santa Maria, no Rio Grande do Sul, Brasil*. Tese (Doutorado) – Departamento de Composição Arquitetônica. Universidade Politécnica da Catalunha, 2002;

MELLO, Luiz Fernando da Silva. *O Imaginário do Espaço: a ferrovia em Santa Maria, RS*. In: **Revista Arquitextos - Editorial Vitruvius**. Nov/2005: Ano 06. Sem paginação. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.066/409>>;

NUNES, Rojane Brum. A “Boca”, a “Esquina” e o “Recanto”: sociabilidade, cotidiano e memória entre os aposentados habitués do centro de Santa Maria, RS. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2010.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória, história e cidade: lugares no tempo, momentos no espaço*. In: **ArtCultura. Revista NEHAC**. 2002; Vol. 4 (nº 4). pp. 09 -17;

QUERUZ, Francisco. *Patrimônio Tombado*. Estudo de Caso – Vila Belga. Artigo de Especialização. Santa Maria: UFSM/CECREPAC, 2005. p. 47;

RANZOLIN, Antônio Francisco. *Ferrovias no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Memorial do TRT 4ª Região. **Artigos do Memorial**. 2005.

RIO GRANDE DO SUL. IPHAE – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. *Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das estações 1874-1959*. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria de estado da Cultura. Centro de História Oral. *Memória cidadã: Vila Belga*. Porto Alegre: Sedac/CHO, 2002;

ROCHA, Ricardo. *A Vila Belga e o Traitè de Louis Cloquet*. Santa Maria: UFSM, 2000;

SANTOS, Mirian de Oliveira; ZANINI, Maria Catarina Chitolina. *Ferrovias, Etnicidade e Processos Migatórios: ascensão social e alteridades no mundo do trabalho*. **Política & Trabalho** - Revista de Ciências Sociais. Outubro de 2012.

SCHLEE, Andrey Rosenthal (Resp. Técnico). Processo de Tombamento da Vila Belga. Santa Maria: Prefeitura Municipal de Santa Maria (Secretaria do Município de Cultura); UFSM, 1996.

SCHMITZ, Maira Eveline. *Nas asas do vapor: construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX – início do séc. XX)*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Pelotas, 2013;

SIQUEIRA NETO, Moysés Marcionilo. *Sob o véu do patrimônio cultural: uma análise dos processos de tombamento em Pernambuco (1979 – 2005)*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural. Universidade Federal de Pelotas, 2011;

TEXTOS DIVERSOS. ANPF (Associação Nacional de Preservação Ferroviária). *O Sesquicentenário da Ferrovia no Brasil: A Primeira Ferrovia inaugurada no Brasil. A História nos Trilhos*. Abril de 2004. Nº 20. (Arquivo eletrônico) Disponível em: <http://www.anpf.com.br/histnostrilhos/historianostrilhos05_setembro2003.htm>;

VAZ, Lilian Fessler; VASCONCELLOS, Lélia Mendes de. Ensaio sobre os múltiplos territórios das áreas centrais. In: VAZ, Lilian Fessler; REZENDE, Vera F.; MACHADO, Denise Pinheiro (Org.). *Centros Urbanos: transformações e permanências*. Rio de Janeiro: Casa 8; PROURB, 2012;

WANDSCHEER, Elvis Albert Robe; FERRARI, Renata; DE SOUZA, Marcelino. *Relações e Transformações Socioeconômicas no Bairro Itararé em Santa Maria/RS através da evolução histórica da rede férrea*. (Arquivo Digital) Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/30314/000676287.pdf?sequence=1&locale=en>>;

WEBER, Lucinéia Inês. *Memória de um Clube Social Negro: Sociedade Cultural Ferroviária Treze de Maio*. Artigo (Graduação) – Curso de Graduação em Ciências Sociais. Universidade Federal de Santa Maria, 2011;

ZANINI, Maria Catarina Chitolina. *Como posso ter saudades de um tempo que não vivi?* **História: Debates e Tendências**. Jul/dez 2013: Vol. 13 (nº 2).

Fontes Midiáticas:

BRASIL. IBGE. *Censo 2010*. (Página eletrônica) Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/237FY>>;

BRASIL. IBGE. *Santa Maria – Histórico*. (Página eletrônica) Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/C5Z>>;

BRASIL: GOVERNO FEDERAL – Palácio do Planalto. (Página Eletrônica) Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111483.htm>;

IPHAÉ/RS – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado. Página Eletrônica. Disponível em: <<http://www.iphae.rs.gov.br>>;

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. (Página Eletrônica). Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=236>>;

SANTA MARIA/RS – Câmara Municipal de Santa Maria. (Página eletrônica) Disponível em: <<http://camara-municipal-da-santa-maria.jusbrasil.com.br/legislacao/545947/lei-2255-82>>;

SANTA MARIA/RS – Prefeitura Municipal de Santa Maria. (Página eletrônica) Disponível em: <<http://www.santamaria.rs.gov.br>>;

ANELISE COSTA DA SILVA

**A FERROVIA, O PATRIMÔNIO E
A VILA BELGA (SANTA MARIA/RS)**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para obtenção do título de Licenciada em História.

Aprovado em: 08 de dezembro de 2014

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Adolar Koch, UFRGS

Prof. Charles Sidarta Machado Domingos, IF-SUL

Prof. Alessandro Mario Kerber, UFRGS