



A transmutação de valores de uma paisagem urbana histórica: Santa Maria/RS e seu legado ferroviário

*La transmutación de los valores de un paisaje urbano histórico:
Santa María/RS y su legado ferroviario*

**E6_01 Los paisajes históricos de la producción: nuevos procesos emergentes y
experimentales en la ciudad contemporánea**

Manuela Ilha Silva

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Farroupilha, Brasil
Universidade Federal da Bahia, Brasil
manuela.ilha@iffarroupilha.edu.br

Resumo: A trajetória urbana de Santa Maria/RS está profundamente vinculada à implantação e ao auge do sistema ferroviário no final do século XIX e início do XX, cuja presença estruturou fluxos, atividades econômicas, formas de sociabilidade e a própria configuração do centro da cidade. Ao longo do tempo, contudo, essa paisagem ferroviária passou por sucessivas ressignificações, revelando um processo contínuo de transmutação de valores: de símbolo de modernidade e progresso, converteu-se em território marcado pelo declínio funcional, pela perda de vitalidade e pela diminuição de sua relevância enquanto referência coletiva. Mesmo com o reconhecimento formal de parte do acervo por meio de tombamentos em diferentes esferas, os instrumentos de proteção mostraram-se insuficientes para conter os impactos da obsolescência do modal. A leitura dos Planos Diretores evidencia que somente no início dos anos 2000 emergiram iniciativas urbanísticas capazes de reposicionar o patrimônio ferroviário como elemento estratégico da paisagem central, destacando-se a criação da Zona 2 no Plano Diretor de 2005. Entretanto, a revisão do documento em 2018 alterou algumas diretrizes, fragilizando novamente a gestão integrada do conjunto. Ao discutir essas mudanças de sentido ao longo do tempo, o estudo demonstra que a paisagem ferroviária não é apenas um conjunto de edificações, mas um campo dinâmico de disputas, memórias e expectativas. Compreender a transmutação desses sentidos permite problematizar os limites das políticas atuais e apontar caminhos para uma abordagem de preservação que reconheça a paisagem como dimensão fundamental do planejamento urbano contemporâneo.

Palavras-chave: Santa Maria; paisagem urbana; transporte ferroviário; atribuição de valor.

Resumen: *La trayectoria urbana de Santa Maria/RS está profundamente vinculada a la implantación y al auge del sistema ferroviario a finales del siglo XIX y comienzos del XX, cuya presencia estructuró flujos, actividades económicas, formas de sociabilidad y la propia configuración del centro de la ciudad. Con el paso del tiempo, sin embargo, este paisaje ferroviario atravesó sucesivas resignificaciones, revelando un proceso continuo de transmutación de valores: de símbolo de modernidad y progreso, se transformó en un territorio marcado por el declive funcional, la pérdida de vitalidad y la disminución de su relevancia como referencia colectiva. Aun con el reconocimiento formal de parte del acervo mediante declaratorias de protección en diferentes esferas, los instrumentos de tutela se mostraron insuficientes para contener los impactos de la obsolescencia del modo ferroviario. La lectura de los Planes Directores evidencia que solo a comienzos de los años 2000 surgieron iniciativas urbanísticas capaces de reposicionar el patrimonio ferroviario como un elemento estratégico del paisaje central, destacándose la creación de la Zona 2 en el Plan Director de 2005. No obstante, la revisión del documento en 2018 modificó algunas directrices, debilitando nuevamente la gestión integrada del conjunto. Al analizar estos cambios de sentido a lo largo del tiempo, el estudio demuestra que el paisaje ferroviario no es únicamente un conjunto de edificaciones, sino un campo dinámico de disputas, memorias y expectativas. Comprender la transmutación de estos significados permite problematizar los límites de las políticas actuales y señalar caminos hacia un enfoque de preservación que reconozca el paisaje como una dimensión fundamental de la planificación urbana contemporánea.*

Palabras-clave: *Santa María; paisaje urbano; transporte ferroviario; atribución de valor.*

Introdução

Santa Maria é uma cidade localizada na região central do Rio Grande do Sul e, em sua trajetória, destaca-se seu papel central no desenvolvimento da malha ferroviária gaúcha, fato justificado pela posição geográfica estratégica. Desde 1885 até 1920, a administração da ferrovia no Rio Grande do Sul concentrou-se na cidade e, com isso, o núcleo urbano ainda tímido despontou como um polo regional importante, com grande vocação para a prestação de serviços. O desenvolvimento econômico transformou a paisagem santa-mariense de forma significativa, deixando a marca da presença da ferrovia direta ou indiretamente no espaço urbano.

A transferência da gestão das linhas férreas para Porto Alegre e a derrocada do transporte ferroviário, na primeira metade do século XX, foram golpes duros para a cidade, especialmente para o centro urbano. Ao longo do tempo, em especial a partir dos anos 1990, algumas iniciativas foram promovidas pelo poder público local com vistas à recuperação do centro urbano, no entanto, a maioria de alcance pontual e sem uma articulação de ações capaz de proporcionar o reforço ao valor patrimonial perceptível na paisagem inegavelmente relacionada ao legado industrial santa-mariense.

O texto proposto busca, subsidiado por uma linha cronológica e factual elaborada a partir de pesquisa bibliográfica e documental, observar as transformações dos valores patrimoniais atribuídos à paisagem urbana local, intimamente relacionada à presença e legado ferroviários. Desta maneira, busca-se problematizar os sentidos atribuídos ao longo do tempo para esta paisagem, especialmente em relação aos exemplares legados pelo modal ferroviário, que já passaram por momentos de ostracismo e hoje ganham visibilidade conectados à exploração turística e econômica.

Santa Maria e suas relações com a ferrovia

Localizado na região central do Rio Grande do Sul, o município de Santa Maria surge a partir das demarcações de limites entre os territórios de Portugal e Espanha. Hoje, ela é a quinta maior cidade gaúcha, com uma população de 271.735 mil habitantes (IBGE, 2022). A localização de Santa Maria é estratégica, sendo popularmente conhecida como o “coração do Rio Grande”. Sua história se conecta diretamente a três aspectos relacionados com sua localização geográfica: a vocação militar, expressa no grande contingente lotado na cidade, o papel central no desenvolvimento da malha ferroviária gaúcha e a oferta universitária pioneira no interior do Brasil.

A formação da cidade de Santa Maria tem início no contexto do Tratado de Madri (1750), acordo por meio do qual as coroas portuguesa e espanhola definiram suas fronteiras na América do Sul. A partir dessa convenção, Portugal e Espanha firmam o “Tratado Preliminar de Restituições Recíprocas”, acordo destinado à demarcação precisa dos limites entre as áreas sob domínio espanhol e as terras portuguesas. De acordo com Belém (2000, p. 21), esse acordo buscava restituir, de modo amistoso, “tudo aquilo que por força de arma, indevidamente, houvesse sido arrebatado em guerras passadas”.

Os trabalhos de demarcação tiveram início em 1784 e, em 1787, a comissão mista, composta por representantes espanhóis e portugueses, alcançou a região onde hoje está Santa Maria, uma vez que o local se situava exatamente na divisa entre os dois domínios. Depois de anos de atuação, a comissão foi desfeita e os membros espanhóis retornaram para seus territórios. Os portugueses permaneceram na região e elegeram um ponto para se instalar e concluir seu mapeamento. Como observa Belém (2000, p. 31), “o local escolhido, então, foi a colina onde, hoje, assenta-se a cidade de Santa Maria”.

Os demarcadores encerraram suas atividades em 1801, contudo, o acampamento militar se converteu em uma localidade povoada e estratégica na escala regional. Ao longo do século XIX, houve forte incremento populacional, composto especialmente por estancieiros, assim como tropeiros e imigrantes, especialmente alemães e italianos. Em 17 de maio de 1858, é criado o Município, com a instalação da Câmara Municipal da Vila de Santa Maria da Boca do Monte.

A Figura 1 ilustra o primeiro registro fotográfico de Santa Maria, datado de 1890, que mostra a Rua do Acampamento, via que demarca e homenageia o primeiro assentamento local. No primeiro plano, as características de uma cidade ainda de pequeno porte; ao fundo, os morros que compõem a paisagem santa-mariense na porção Norte. Foi aos pés destes morros que o modal ferroviário chegou em Santa Maria, a partir de 1885.

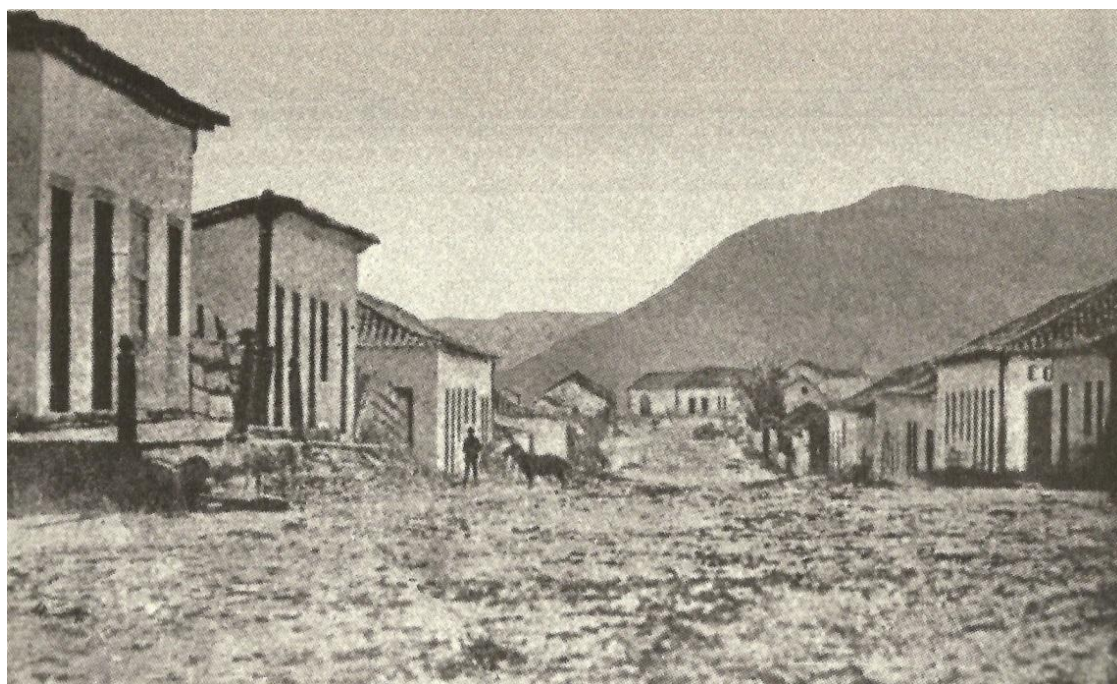


Figura 01: Rua do Acampamento no sentido Sul-Norte. Fonte: Beltrão (2013).

Aos poucos, aquela localidade que se articulou a partir de um acampamento militar começa a ganhar destaque e, sem dúvidas, a presença do transporte ferroviário tem influência decisiva nas transformações da cidade a partir da segunda metade do século XIX. A *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* foi a empresa responsável pela execução de vários trechos das estradas de ferro no Rio Grande do Sul e, das três principais linhas existentes no estado, duas delas cruzavam por Santa Maria: a linha Porto Alegre-Uruguaiana, que conectava o estado de leste à oeste, e a estrada Santa Maria-Marcelino Ramos, que era o trecho em solo gaúcho de uma estrada importante nacionalmente e cujo ponto final estava em Itararé, no interior do estado de São Paulo.

Santa Maria, desta forma, se transformou em entroncamento ferroviário estratégico na porção meridional do Brasil. Flôres (2007) destaca que a presença da ferrovia era capaz de representar modernidade e avanço tecnológico, algo importante para uma realidade pouco progressista do interior do Brasil. Contudo, para além de ser símbolo, o apogeu ferroviário se refletiu em grande relevância na cidade: Santa Maria ocupou o posto de mais importante centro ferroviário do sul do Brasil até a metade do século XX (Flôres, 2007). Por isso, em 1898, a *Compagnie Auxiliaire* decidiu transferir seus escritórios para a cidade, centralizando a administração da infraestrutura ferroviária gaúcha no interior do estado.

Desta forma, a cidade passou por grandes transformações: houve fortalecimento das atividades comerciais e de prestação de serviços, até hoje protagonistas do perfil econômico local. Santa Maria também percebeu grande crescimento populacional e expansão de seu tecido urbano, fatos motivados especialmente pela demanda de trabalhadores ligados à atividade ferroviária crescente. Novos núcleos urbanos surgem no entorno do centro, a exemplo dos bairros Nossa Senhora do Rosário e Itararé, ambos contíguos às áreas da ferrovia e relacionados aos ferroviários e suas famílias (Mello, 2010), assim como a Vila Belga, vila operária empreendida pela *Compagnie Auxiliaire* para seus profissionais de maior destaque.

Segundo Flôres (2007, p. 185), “a cidade cresceu do ‘centro’ em direção à estação ferroviária e, deste ponto, se espalhou principalmente para os sentidos oeste e leste”. Este desenvolvimento trouxe novas dinâmicas: Lopes (2003) destaca que a implantação da ferrovia estabeleceu novas rotas de circulação de pessoas e mercadorias na cidade, promovendo a integração entre o centro urbano e a estação ferroviária e impulsionando o aparecimento de diferentes atividades comerciais, como hotéis, cafés, restaurantes, cinema e teatros, entre outras. Esta via que conectava o centro da cidade com a estrada de ferro – a Avenida Rio Branco – converteu-se em *boulevard* movimentado e que materializava o crescimento local. Inclusive, é nesta via que se concentra o grande acervo *Art Déco* de Santa Maria, identificado com um dos maiores em quantidade de exemplares no país e que abrigou grande parcela dos novos comércios e serviços da cidade.

Outro agente importante para a conformação da paisagem urbana do centro de Santa Maria é a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (CCEVFRGS). A CCEVFRGS, que foi a maior cooperativa da América Latina na década de 1930 (Beber, 1998), possuía uma administração conduzida pelos próprios ferroviários, que contribuíam com uma pequena mensalidade descontada diretamente da folha de pagamento. Entre as principais iniciativas da Cooperativa em benefício de seus associados e da comunidade santa-mariense em geral, destacaram-se a Escola Industrial Hugo Taylor – seção masculina (1922), a Escola Santa Terezinha – seção feminina (1929), a Casa de Saúde (1931) e uma série de pequenas edificações dedicadas à farmácia, padaria, fábrica de sabão, torrefação e moagem de café, fábrica de bolachas, alfaiataria e açougues, conforme observa Faccin (2012). Todas elas foram implantadas em locais estratégicos, “[...] próximos às concentrações habitacionais dos empregados, o que veio a contribuir com a caracterização de um espaço cultural homogêneo ao seu tempo de exercício” (Mello, 2002, p.103). A Figura 2 mostra o centro da cidade de Santa Maria e alguns dos principais núcleos e edificações relacionados diretamente ao cenário ferroviário local.

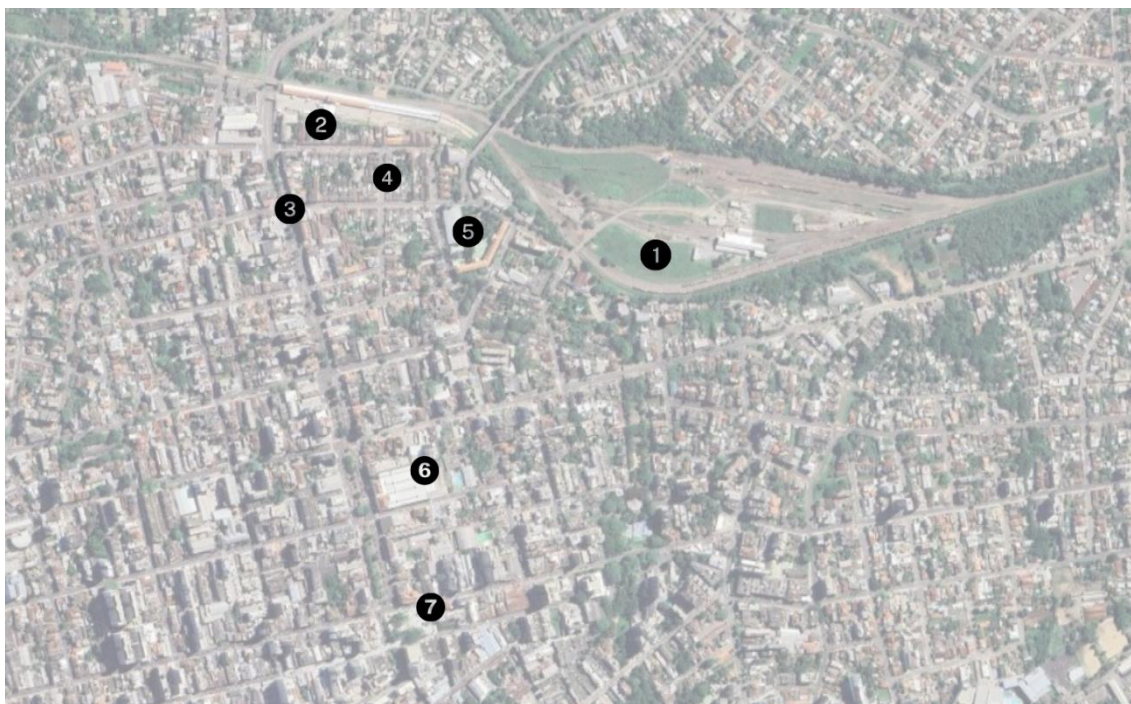


Figura 02: Pontos importantes no centro de Santa Maria: Pátio de Manobras (1), Estação Férrea (2), Avenida Rio Branco (3), Vila Belga (4), Escola Estadual Manuel Ribas – antiga Escola Santa Terezinha (5), Supermercado Carrefour – antiga Escola Industrial Hugo Taylor (6) e Praça Saldanha Marinho (7).
Fonte: Google Maps editado pela autora (2025).

Flôres (2005, p.91) destaca que Santa Maria evoluiu, em especial ao longo do século XX, a partir da “[...] movimentação gerada pelos trens, com suas mercadorias e passageiros, bem como devido à manutenção da principal estrutura operacional da VFRGS¹ concentrada nessa localidade”. Desta forma, percebe-se como a presença da ferrovia foi essencial para o desenvolvimento da cidade, sua expansão e organização social, econômica e cultural e, por consequência, também para a paisagem urbana, que se mistura aos exemplares e às relações, diretas e indiretas, da estrada de ferro na cidade.

Uma paisagem (e seus valores) em transformação

O crescimento percebido com a ascensão do transporte ferroviário efetivamente transformou a cidade de Santa Maria, especialmente seu centro urbano. Gabriel (2014, p.51) corrobora ao afirmar que “a partir do contexto econômico e cultural que lhe passou a ser intrínseco, a cidade experimentou significativa transformação na sua dinâmica espacial e social”. No entorno imediato da estação ferroviária, uma crescente oferta de atividades que davam apoio para o pleno funcionamento das linhas férreas floresceu. Também houve crescimento econômico e populacional significativo: em 1903, Santa Maria tinha 8.256 habitantes e, em 1914, já alcançava 17.574 moradores (Salamoni, 2008).

O crescimento percebido a partir da instalação da linha férrea e, mais especialmente, com a centralidade da gestão ferroviária estadual, se desdobrou em uma série de outros aspectos até hoje importantes no perfil da cidade. Santa Maria é hoje estratégico polo militar e, também, abriga a primeira universidade federal do interior do Brasil. Entre as décadas de 1910 e 1930, tanto a

¹ Após alguns anos de arrendamento das linhas férreas no Rio Grande do Sul, a *Compagnie Auxiliaire* entregou a gestão para o estado do Rio Grande do Sul, que atuou através da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS). Em 1959, as linhas foram federalizadas, sob tutela da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), sendo a VFRGS extinta neste mesmo ano.

infraestrutura militar como a oferta educacional em Santa Maria ganharam nova dimensão. A fundação da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), por exemplo, tem como um dos marcos iniciais a antiga Faculdade de Farmácia de Santa Maria, criada em 1931. Já dois dos principais batalhões militares da cidade – o 7º Regimento de Infantaria e o 5º Regimento de Artilharia Montada (Regimento Mallet) – são respectivamente de 1913 e 1925. Por isso, Zanini (2010, p.2) aponta que a ferrovia “[...] trouxe consigo novas populações, urbanização, organização operária e toda uma nova forma de relação entre homens, espaço e tempos na cidade”.

No entanto, a partir da década de 1950, o modal ferroviário começava a demonstrar certo declínio, fato que culminaria na extinção da RFFSA na década de 1990. Mello (2010, p.114) destaca que esse enfraquecimento também refletiu na cidade, gerando instabilidades em vínculos “[...] comerciais, industriais, administrativos e culturais – que Santa Maria mantinha e que se enfraqueceram ou se perderam, mas também nos vínculos internos, o que ainda repercute na comunidade”. A relevância do complexo ferroviário para a cidade reforçou a situação que, ainda que com origens em decisões alheias àquele centro urbano, teve grande impacto em diferentes aspectos.

A infraestrutura cotidiana do transporte ferroviário entrou em forte decadência, sendo o epicentro de um efeito quase em cadeia. Na Vila Belga, por exemplo, a conservação das edificações refletia as dificuldades de moradores que, em maioria, tinham relações com a ferrovia. Em outra oportunidade, Mello (2002, p. 155) destaca que a situação levou a uma fragmentação do espaço social santa-mariense, “[...] fato perceptível não só na degradação ou extinção funcional do sistema ferroviário, como também no imaginário coletivo ou individual”. Por isso, o modal ferroviário e seu impacto em Santa Maria são fatos essenciais para se compreender as mudanças de percepção sobre a paisagem urbana central.

Se nos primeiros anos, a presença do trem em Santa Maria era sinônimo de desenvolvimento, tão logo a decadência chegou, a narrativa passou a destacar a obsolescência de todo esse sistema. Zanini (2010, p.2) destaca que os trens eram sinal de civilidade, em um “[...] contraponto à forma como o mundo ferroviário local é observado na atualidade, ou seja, como ‘sucata’ e passado, não representando mais modernidade, mas sim descaso e lentidão”.

A mudança de perspectiva refletiu, por muitos anos, a lógica percebida pela comunidade: a ferrovia em decadência perdia seu valor de uso e, assim, novas atribuições de sentido passaram a ser elaboradas. Beber (1998, p.64) faz uma afirmação que exemplifica os novos significados do modal ferroviário em Santa Maria ao afirmar que “a partir da década de 1950, apesar de Santa Maria ter-se tornado o mais importante centro ferroviário do Estado, os usuários de transporte coletivo foram abandonando os velhos, sujos e desconfortáveis vagões ferroviários [...]”. Quem iria substituir o modal com maior “conforto, rapidez e segurança” eram os ônibus intermunicipais.

O conjunto, que antes era vívido e trazia movimentação e desenvolvimento para a cidade e, em especial, para o centro da cidade, passou a uma situação de abandono e depreciação. Um exemplo deste impacto é destacado por Mello (2002): a instalação da ferrovia foi tão significativa que, à época, transferiu o eixo comercial da cidade para a Avenida Rio Branco, onde se concentravam cerca de 50% das atividades comerciais em Santa Maria (Beber, 1998). No entanto, “[...] com o declínio do transporte ferroviário de passageiro, o eixo comercial citadino desloca-se novamente para a primeira quadra da rua Dr. Bozzano, praça Saldanha Marinho e início da rua do Acampamento” (Mello, 2002, p.54).

A partir da derrocada do modal ferroviário, em um movimento que se estendeu pela segunda metade do século XX, a situação foi se tornando crítica tanto na escala da paisagem urbana como nas condições das edificações, em especial aquelas contíguas à estação férrea central.

O processo em curso da falta de investimentos e do sucateamento da infraestrutura mostrava-se cada vez mais evidente nas fachadas das edificações e na manutenção dos espaços públicos das áreas relacionadas à ferrovia. Extinguidas as atividades, os espaços não eram mais acessados e/ou utilizados e o declínio foi inevitável (Gabriel, 2014, p.79)

Diante de tal cenário, alguns bens de maior pertinência dentro do grande acervo de edificações relacionadas ao contexto ferroviário foram patrimonializados. Hoje, a Vila Belga e algumas edificações construídas pela CCEVFRGS no centro da cidade compõem a chamada Mancha Ferroviária de Santa Maria, que possui salvaguarda em diferentes instâncias. No âmbito municipal, a Mancha foi tombada em agosto de 1997 e, em outubro de 2000, foi objeto de tombamento estadual pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul (IPHAE). Nos dois documentos, o sítio ferroviário de Santa Maria abrange a antiga estação férrea, algumas edificações da antiga CCEVFRGS e as 40 casas geminadas (80 unidades habitacionais) da Vila Belga. Além dessas proteções, quatro bens isolados constam na Lista do Patrimônio Ferroviário do Instituto Nacional do Patrimônio Histórico e Artístico (IPHAN): a antiga estação ferroviária de Santa Maria, o edifício atualmente ocupado pelo Centro de Formação Profissional (EMAI), a antiga sede da Associação dos Empregados da Viação Férrea e um terreno com benfeitoria não especificada. A inclusão desses bens na Lista do Patrimônio Ferroviário ocorreu em 2014.

A patrimonialização agiu em prol da continuidade do acervo material ferroviário, buscando enfrentar os efeitos da sua obsolescência. No entanto, cabe destacar que tais exemplares, ainda que protegidos em diferentes instâncias, estão expostos aos riscos de uma gestão ineficiente, fora que a proteção apenas na esfera material não é suficiente para garantir a continuidade de um bem cultural tão multifacetado como o legado ferroviário. Por isso, este texto aborda a questão sob uma lógica de paisagem, que combina elementos defendidos por Pane (2017) como literatura e poesia arquitetônica: a poesia enquanto elemento excepcional e a literatura sendo a escala macro, cotidiana e integrante do viver urbano.

Neste caso, o olhar está além dos exemplares patrimonializados, mas sim para toda uma ambiência influenciada pela ferrovia, já que tanto o conjunto mais ordinário como os exemplares patrimonializados dialogam com o contexto ferroviário. Essa combinação reforça a pertinência de olhar, como estratégia de proteção e valorização destes bens, para a gestão urbana e de seus instrumentos urbanísticos. Desta maneira, este é o enfoque dado pela presente investigação para avaliar as transformações em relação à valoração da paisagem central, intimamente relacionada ao contexto ferroviário.

Assim, ao analisar a trajetória dos Planos Diretores de Santa Maria, é possível estabelecer uma linha de raciocínio que permite intuir acerca dos valores atribuídos ao centro urbano, cuja paisagem é delineada fortemente pelo legado ferroviário. A cidade já contou com cinco diferentes Planos Diretores (1951, 1969, 1980, 2005 e 2018), contudo, será apenas a partir do quarto documento que ações mais palpáveis serão percebidas. Nos primeiros deles, as menções predominam na direção da qualidade arquitetônica de maneira ampla, mas sem qualquer alusão a práticas efetivas de preservação. No terceiro Plano, percebe-se certa atenção a áreas de valor

paisagístico e a alguns monumentos destacados. Contudo, não há qualquer indicação específica para a área central; o impulso desenvolvimentista ainda orientava os instrumentos urbanísticos.

Apenas a partir da década de 1990 que serão percebidas algumas referências ao centro e à elementos que compõe a paisagem urbana em planos diretores que não foram aprovados (1992 e 1993) e em políticas pontuais dedicadas ao tema, a exemplo de intervenções promovidas no centro da cidade pelo prefeito Evandro Behr (1989-1992). No entanto, será a partir dos anos 2000 que iniciativas concretas passam a existir em Santa Maria. Desde os diagnósticos prévios ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA), aprovado em 2005, a pauta ganha visibilidade e se incorpora à noção de “sustentabilidade cultural”, que defende o planejamento de usos para o acervo patrimonial como forma de impulsionar a economia, o turismo e o desenvolvimento social. Gabriel (2014, p.80) destaca que o PDDUA “[...] incluiu a área de influência da Mancha Ferroviária nos termos de uma política de desenvolvimento urbano”. É neste Plano Diretor que surge uma das políticas mais significativas para a preservação dos exemplares mais icônicos que compõem a paisagem central santa-mariense: a definição da Zona 2 e a exigência de análise minuciosa para novas intervenções, conforme definições da Lei de Uso e Ocupação do Solo.

Para qualificar a Zona 2, área originária da cidade e usualmente referenciada como “centro histórico”, a gestão local empreendeu o programa Reviva Centro. A primeira frente de intervenções denominou-se “Memória Ferroviária”, concentrando-se em intervenções na Avenida Rio Branco, Vila Belga, Largo e Estação Ferroviária e reverberando previsões do PDDUA. Houve requalificação dos passeios e da iluminação públicas, assim como o suporte à ocupação da antiga Escola Industrial Hugo Taylor pelo supermercado *Carrefour*. Na Vila Belga, as residências receberam cores novas, à semelhança de iniciativas realizadas em diferentes sítios históricos urbanos no Brasil, como ilustra a Figura 3.



Figura 03: Vila Belga após intervenções em 2010. Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Maria (2010).

O PDDUA foi revisto e, em 2018, foi aprovado sob a denominação de Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial do Município de Santa Maria (PDDT). Neste novo documento, hoje em vigor, percebe-se preocupações com a dimensão patrimonial em sentido *lato* através de diretrizes gerais de desenvolvimento territorial e planos estratégicos, entre os quais é possível destacar a proposta de um Plano de Paisagem Urbana (art.5º, item c). Não há mais informações sobre como seria a exequibilidade de um plano desta natureza, contudo, é possível intuir alguns caminhos que o legislador sinaliza como viáveis à valorização da paisagem urbana. Em artigos

subsequentes, o PDDT destaca a “criação de um território cultural que liga a Praça Saldanha Marinho a Gare da estação, pela Avenida Rio Branco, assim como também a rua Dr. Alberto Pasqualini (antiga 24 horas)” (art.30, §1º, VIII).

O território descrito, que engloba a Mancha Ferroviária de Santa Maria, também compartilha grande semelhança com o perímetro da referida Zona 2, delineada no plano anterior. No entanto, embora o Plano vigente mantenha diversas disposições de sua versão anterior, ele retira a Zona 2 do regime próprio. Desta forma, inúmeras edificações e a paisagem urbana como um todo passaram a ficar vulneráveis aos novos índices urbanísticos aplicados à região. Muitos bens que, sob as previsões aplicadas à Zona 2, contavam com certa proteção justamente porque as intervenções eram avaliadas pelo Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural (COMPHIC). Delineou-se um cenário de fragilidade, que conduz a uma inflexão nas políticas locais de preservação que impactam diretamente o centro e o acervo patrimonial ferroviário.

Santa Maria perdeu a possibilidade de uma leitura em escala de paisagem, que não parece ser valorizada por um instrumento que, na forma como foi adotado, acaba por atuar de forma individualizada. A solução que o legislador delineou através do PDDT para o “território cultural” está fora do âmbito cultural: desde 2022, esta região do centro urbano encontra-se sob a influência do Distrito Criativo Centro-Gare (DCCG)², política local que busca alcançar a sustentabilidade econômica, social e ambiental, respeitar a memória ferroviária santa-mariense, promover a colaboração, a inclusão e a inovação com e para as pessoas (Teixeira, 2022). O plano se divide em quatro frentes de atuação, cabendo forte destaque àquela que prevê intervenções diretas em bens e espaços patrimonializados, dentre os quais muitos são relacionados à memória ferroviária. Vê-se que “revitalizar o patrimônio histórico”, “transformar a Gare da Viação Férrea”, “aperfeiçoar espaços de paisagismo, espaços verdes e de lazer”, “alavancar a Vila Belga” e “requalificar a região da linha do trem” são algumas das principais propostas, ainda que não existam caminhos descritos para tais metas.

As mudanças sentidas (e de sentidos)

A patrimonialização, entre os anos 1990 e 2000, não foi suficiente para minimizar os efeitos da derrocada do transporte ferroviário na cidade. Naquele momento de incertezas, a iniciativa acabou não alcançando os objetivos esperados em muitas situações. Na Vila Belga, por exemplo, houve o leilão das residências em 1997, o que permitiu que os moradores adquirissem as casas onde já moravam. No entanto, Queruz (2005) destaca que apenas pequenas melhorias puderam ser realizadas nas moradias, resultado da junção de recursos financeiros escassos por parte dos envolvidos, especialmente por terem investido recentemente na aquisição dos imóveis, e do suporte limitado dos órgãos municipais e estaduais responsáveis pela preservação patrimonial. Havia a expectativa de que, após os tombamentos, o interesse pela área aumentaria, o que acabou não acontecendo.

A partir do PDDUA, em 2005, algumas iniciativas trouxeram novos sentidos aos bens (e, por consequência, à paisagem) ligados ao contexto ferroviário. As já citadas ações de Reviva Centro foram importantes para requalificar o espaço urbano e, paulatinamente, também o significado do mesmo para a comunidade. Desde 2015, por exemplo, é realizado o Brique da Vila Belga, feira de rua que reúne pequenos comerciantes, artistas e comunidade em dois domingos de cada mês. Além disso, a Prefeitura Municipal de Santa Maria estimula, desde 2016, atividades relacionadas

² Definido pela Lei Municipal nº6802/2023.

à economia criativa nas áreas centrais, o que culminou no recente DCCG, hoje intimamente relacionado ao PDDT vigente.

No entanto, ainda que as iniciativas mais recentes tenham contornado a percepção depreciativa que a derrocada do modal ferroviário imprimiu no imaginário (e, também, no acervo edificado) central, é preciso avaliar tais mudanças com atenção. Hoje se percebe maior atenção e valorização de áreas como a Vila Belga, superando a colocação de Queruz (2005) sobre os momentos imediatamente posteriores à patrimonialização. Contudo, ainda há pontos que merecem debate: o sentido que se está atribuindo a tais bens o percebe enquanto bem cultural ou como cenário? A ressignificação deste legado ferroviário acontece de forma potencialmente preservacionista ou como parcela de uma compreensão superficial? Temos uma paisagem, com todas as camadas que compõem este elemento tão complexo, ou apenas um “plano de fundo”?

Neste momento, dado o caminho dissonante entre gestão urbana e as pautas ligadas à cultura e ao patrimônio, é possível afirmar que o sentido atribuído à paisagem urbana reforça uma leitura cenográfica. Tem-se um plano de desenvolvimento econômico que traz como cenário de fundo a questão identitária local e que até propõe metas pertinentes às questões patrimoniais, no entanto, não traça caminhos para alcançá-las. E, ainda, não reflete como suas ações serão sustentáveis em médio e longo prazos. Na Vila Belga, por exemplo, o estímulo a atividades de economia criativa é interessante enquanto promoção de novos usos, mas também pode se converter em pressão extra à debandada dos moradores e, ainda, ao próprio uso residencial. A Figura 4 registra, em uma das casas da Vila Belga, que o imóvel está à venda.



Figura 04: Imóveis à venda no território do DCCG. Fonte: a autora (2025).

Outro ponto que permite intuir que a percepção é mais superficial do que deveria ser está no retrocesso no ordenamento territorial que reforçam uma leitura essencialmente material e focada em elementos isolados. Ao renunciar ao zoneamento diferenciado na Zona 2 e extinguir um instrumento que vinha apresentando resultados relevantes ao longo de quase duas décadas para adotar o tombamento de bens isolados e aplicar essa política de forma extensa, a cidade acaba deixando escapar oportunidades de consolidar suas identidades. O patrimônio cultural passa a ser

enxergado apenas em sua dimensão física, relegando aspectos imateriais e, mais ainda, da composição diversa e complexa que uma leitura de paisagem permitiria.

Rossa (2020) afirma que “o resto não é a paisagem, mas sim o todo”. Tal afirmação reforça a lógica defendida pelo presente texto: refletir sobre os sentidos atribuídos aos bens culturais santamarienses, com grande ênfase àqueles ligados ao contexto ferroviário, já que são parte essencial da paisagem central local, é falar sobre algo mais amplo do que apenas exemplares isolados. Ainda que hoje os sentidos atribuídos a esse lugar sejam menos depreciativos do que nas décadas anteriores, é preciso um olhar atento para que a percepção enquanto cenário não seja o fator determinante à continuidade deste importante bem cultural de Santa Maria.

Considerações Finais

A análise empreendida ao longo deste trabalho evidencia que a paisagem central de Santa Maria, profundamente marcada pelo legado ferroviário, constitui-se como um palimpsesto de sentidos que se atualizam continuamente conforme os valores sociais, econômicos e culturais que lhes são atribuídos em cada período histórico. As transformações decorrentes da ascensão e do declínio do modal ferroviário fizeram emergir distintas percepções sobre o acervo urbano, que ora foi celebrado como símbolo de modernidade, ora relegado à condição de obsolescência e desuso. Nesse percurso, a própria comunidade reelaborou suas relações com o patrimônio, ressignificando o conjunto ferroviário à medida que as demandas da cidade se modificavam e novas narrativas passavam a orientar a leitura do seu centro urbano.

Os movimentos de patrimonialização, empreendidos entre os anos 1990 e 2000, representaram uma inflexão importante, ainda que não suficiente para reverter as consequências do esvaziamento funcional da ferrovia. O tombamento, ao atuar sobre bens isolados, garantiu a salvaguarda material de parte do conjunto, mas não foi capaz de desencadear uma gestão integrada capaz de conferir coerência e continuidade ao acervo como paisagem cultural. Nos anos subsequentes, a adoção de políticas de intervenção urbana voltadas à requalificação do centro pareceu indicar a abertura de novas possibilidades, especialmente a partir de instrumentos urbanísticos sensíveis ao tema. Todavia, as mudanças nestes instrumentos e a consequente vulnerabilização do território evidenciam que os sentidos sobre o patrimônio local estão em disputa.

Ao priorizar abordagens marcadas por um olhar “cenográfico”, algumas ações recentes conseguem atrair atenção para os bens culturais. O que até pode ser interessante em um primeiro olhar, no entanto, se esse movimento for momentâneo, não será capaz de promover preservação. Iniciativas pontuais perdem eficácia quando desconectadas de estratégias de gestão que considerem o patrimônio como suporte de memória, portador de referências coletivas e testemunho de formas de organização social, econômica e cultural que já não existem no presente. Sem políticas públicas consistentes, capazes de articular planejamento urbano, participação social e usos compatíveis, corre-se o risco de transformar o acervo ferroviário em mera superfície decorativa — uma vitrine que se encerra em si mesma, sem força para garantir perenidade ou sentido às futuras gerações.

Para finalizar, cabe reforçar que a valorização da paisagem urbana de Santa Maria, cujo legado ferroviário é parte essencial, exige uma mudança de paradigma: é preciso superar a lógica fragmentada, que trata os bens de modo isolado, e adotar uma leitura territorial que reconheça a complexidade e a interdependência entre as partes que compõem a paisagem. A ferrovia moldou a cidade: seus fluxos, sua economia, seu imaginário, e produziu um tecido urbano singular, cuja

preservação demanda estratégias de longo prazo, contínuas e sensíveis às múltiplas camadas de valor existentes. Somente assim será possível evitar que o legado do patrimônio ferroviário se torne um simulacro. Por isso, consolidá-lo como elemento estruturador de um projeto de cidade que reconhece em sua paisagem o passado como uma chave interpretativa para construir futuros mais justos, sustentáveis e culturalmente relevantes.

Referências

BEBER, Cirilo Costa. **Santa Maria 200 Anos**. Santa Maria/RS: Pallotti, 1998.

BELÉM, João. **História do Município de Santa Maria 1797 – 1933**. Santa Maria/RS: Editora da UFSM, 2000.

FACCIN, Danielle. Seguindo os trilhos do trem: a influência da ferrovia na estruturação urbana de Santa Maria/RS. **Anais do VI Colóquio Latino-Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**. São Paulo/SP. Disponível em < http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_seguindo_trilhos_trem.pdf >. Acesso em 06/11/2025.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **Profissão e Experiências Sociais entre Trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria**. 2005. 586p. Tese, (Doutorado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2005.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **Fragmentos da História Ferroviária Brasileira e Rio-Grandense: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Santa Maria, a “cidade ferroviária”**. Santa Maria/RS: Pallotti, 2007.

GABRIEL, Letícia de Castro. **Entre a Regularidade no “Centro” e a Ocasionalidade na “Borda”: Narrativas Urbanas nos Espaços Públicos da Área Central de Santa Maria-RS**. 2014. 289p. Dissertação, (Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade), Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Santa Maria (RS)**. 2022. Disponível em < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/santa-maria/panorama> >. Acesso em 08/07/2024.

MELLO, Luiz Fernando da Silva. **O Espaço do Imaginário e o Imaginário do Espaço: a Ferrovia em Santa Maria, RS**. 2002. 160p. Dissertação, (Mestrado em Planejamento Urbano e Ambiental), Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Ambiental, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.

_____, Luiz Fernando da Silva. **O Pensamento Utópico e a Produção do Espaço Social – A Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul**. 2010. 309p. Tese, (Doutorado em Planejamento Urbano e Ambiental), Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Ambiental, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

SANTA MARIA. **Lei Complementar nº 34/2005, de 29 de dezembro de 2005 – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Santa Maria**. Santa Maria, 2005. Disponível em <<http://leismunicipa.is/tdneb>>. Acesso em 02/11/2025.



SANTA MARIA. **Lei Complementar nº 118/2018, de 26 de julho de 2018 – Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial de Santa Maria.** Santa Maria, 2018. Disponível em <<http://leismunicipa.is/edwav>>. Acesso em 02/11/2025.

QUERUZ, Francisco. **Patrimônio tombado: estudo de caso — Vila Belga.** 2005. Monografia (Especialização em Conservação e Restauração do Patrimônio Cultural) — Centro de Tecnologia, Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2005.

ROSSA, Walter. O Resto não é paisagem, mas sim o todo. **Revista do Patrimônio**, nº7, p.22-29, 2020.

SALOMONI, Gian. **O Crescimento Urbano por Extensão e suas Repercussões Morfológicas em Estruturas Urbanas.** Estudo de Caso: Santa Maria-RS. 2008. 365p. Dissertação, (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional), Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Ambiental, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

TEIXEIRA, Clarissa Stefani. **Sumário Executivo do Distrito Criativo Centro Gare.** Disponível em <<https://drive.google.com/file/d/17LmXAXlxLy68BHGWFgK8kbZjX4XNB8iL/view>>. Acesso em 24/08/2024.

ZANINI, Maria Catarina. A Questão Étnica no Mundo do Trabalho Ferroviário em Santa Maria-RS. **Anais do X Encontro Estadual de História.** Santa Maria/RS. Disponível em <https://www.eeh2010.anpuh-rs.org.br/resources/anais/9/1279057446_ARQUIVO_zanini.anpuh1307.pdf>. Acesso em 05/11/2025.