



MEMÓRIAS E INFLUÊNCIAS FERROVIÁRIAS SOBRE O BAIRRO ITARARÉ, SANTA MARIA, RS¹

BATISTA, Natália Lampert²

VIERO, Lia Margot Dornelles³

RESUMO

A Geografia Urbana é o ramo da Geografia que se concentra sobre o estudo da localização e do arranjo espacial das cidades, ou seja, da sua organização. Assim, as cidades se caracterizam por seus diversos sistemas interligados, que acabam identificando o espaço. Santa Maria, RS, tem inúmeras peculiaridades; a influência ferroviária é uma delas. Por isso, o objetivo geral deste trabalho é caracterizar a influência ferroviária no bairro Itararé, através de marcas materializadas no espaço, como o Monumento ao Ferroviário. A presente pesquisa é do tipo qualitativa. Do ponto de vista de seus objetivos, pode ser considerada descritiva. Os procedimentos metodológicos empregados consistiram, inicialmente, em um levantamento teórico sobre a cidade, sobre o bairro em estudo e sobre a influência da Ferrovia no local. Após, fez-se uma verificação *in loco* para identificar os elementos que compõem a paisagem, bem como se fizeram entrevistas sobre o mesmo com moradores de Santa Maria, RS. Por fim, os dados obtidos foram analisados e discutidos, gerando o texto final da pesquisa. A partir disso, percebeu-se que o bairro Itararé apresenta uma série de paisagens culturais impressas em si. Um exemplo é o Monumento ao Ferroviário, que hoje se constitui como uma herança do passado da cidade, com inúmeras histórias fortemente marcadas na lembrança daqueles que por lá passaram e com grande influência sobre o estudo do espaço urbano. Assim, a área de análise está impregnada de memórias fundamentais à compreensão desse espaço hoje, o qual teve origem em processos de outrora; está, também, intimamente ligada ao desenvolvimento ferroviário de Santa Maria, RS. Logo, o Itararé foi e é um bairro marcado pelo apito do trem.

Palavras-chave: Santa Maria (RS). Itararé. Ferrovia. Geografia Urbana.

MEMORIES AND RAILWAY INFLUENCES ON ITARARE NEIGHBORHOOD, SANTA MARIA, RS

ABSTRACT

The Urban Geography is the branch of geography that focuses on the study of the location and spatial arrangement of cities, i.e. of its organization. This way, cities are characterized by their diverse interconnected systems that identify the space. In Santa Maria, RS, there are

¹EIXO TEMÁTICO: O Urbano em suas diferentes escalas.

²Acadêmica do curso de Geografia do Centro Universitário Franciscano (UNIFRA).

³Professora do curso de Geografia do Centro Universitário Franciscano (UNIFRA).

E-mails: natilbatista3@gmail.com; lia@unifra.br.



numerous peculiarities; the railway influence is one of them. Then, the objective of this research is to characterize the railway influence on Itarare neighborhood, through space materialized brands, such as *Monumento ao Ferroviário*. This is a qualitative research. According to the point of view of the objectives, it might be considered a descriptive study. The methodological procedures consisted initially in a theoretical survey of the city, about the neighborhood itself and the influence of the railway on the place. After, it was carried out an on-the-spot verification in order to identify the elements that make part of the landscape, as well as some interviews with residents were conducted about that neighborhood in Santa Maria, RS. Finally, the data were analyzed and discussed, resulting in the final text of the research. From this, it was realized that Itarare neighborhood presents a series of cultural landscapes imprinted itself. An example is the *Monumento ao Ferroviário*, what today constitutes as a legacy of the past of the city, with countless stories strongly marked in memory of those ones who passed there and with great influence on the study of urban space. Thus, the analysis area is steeped in memories that are fundamental to the understanding of this space nowadays, which originated in processes of other time. It is also closely linked to the development of rail of Santa Maria, RS. So, Itarare was and is a neighborhood marked by the train whistle.

Keywords: Santa Maria (RS). Itarare. Railway. Urban Geography.

Introdução:

A Geografia urbana é o ramo da Geografia que se concentra sobre o estudo da localização e do arranjo espacial das cidades, ou seja, da sua organização. Ela objetiva acrescentar uma dimensão espacial à compreensão e à interpretação dos ambientes e dos problemas urbanos, assim como identificar e explicar a distribuição das cidades e as semelhanças e contrastes que ocorrem em seu interior. Os geógrafos urbanos “estão interessados no estudo do padrão urbano contemporâneo e nas maneiras de distribuição de cidades que se modificam ao longo do tempo” (CLARK, 1985, p. 18).

Assim, desde seu surgimento até o corrente século, as cidades modificaram-se, ampliaram-se e adquiriram novos elementos. Surgiram cidades industriais, cidades-dormitório, pequenas, médias e grandes, enfim. Suas características são definidas de acordo com sua localização e com sua inter-relação no espaço geográfico.

Para Ross (2001, p. 400), as cidades são locais de trocas,

Trocas materiais antes de tudo: o lugar mais favorável à distribuição dos produtos da terra, à produção e distribuição dos produtos manufaturados e industriais e, enfim, ao consumo dos bens e serviços os mais diversos (...) A cidade é, por excelência, o lugar do poder administrativo, ele mesmo representativo do sistema econômico, social e político e é igualmente o espaço privilegiado da função educadora e de um público bastante denso.



Segundo Santos (2006, p. 9), “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e de sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como quadro único no qual a história se dá”. Assim, a cidade de Santa Maria, RS, caracteriza-se por seus diversos sistemas interligados, tanto de objetos quanto de ações que a identificam e constituem como espaço dotado de individualidade. Dentre os sistemas fundamentais da compreensão da cidade, destacam-se: militar, religioso, comercial, educacional e ferroviário.

De acordo com Marchiori e Noal Filho (1997, p. 15),

De origem modesta, Santa Maria conservou-se acanhada e sonolenta durante a maior do século XIX. A chegada da ferrovia, que concretizou sua vocação de nó vital no Rio Grande do Sul, assegurou-lhe finalmente o desenvolvimento. Ao contemplar-se o primeiro centenário de fundação, a cidade já começava a firmar seu atual perfil de centro ferroviário, militar, comercial e estudantil.

Em Santa Maria (RS), o bairro Itararé caracterizava-se como polo econômico do município, alojando uma parcela significativa da população, que possuía alto poder aquisitivo, dado os elevados níveis de renda oriunda da ferrovia. Logo, o bairro teve forte influência do período áureo da viação férrea em sua constituição.

Objetivo Geral:

Caracterizar a influência ferroviária no bairro Itararé, através de marcas materializadas no espaço e no tempo.

Objetivos Específicos:

Resgatar memórias sobre a ferrovia e sobre a influência ferroviária no bairro Itararé, Santa Maria, RS;

Aproximar a história do bairro com a história da ferrovia;

Identificar as peculiaridades vinculadas ao bairro, relatando a contribuição dos trens no crescimento da cidade de Santa Maria, RS.

Metodologia:



A presente pesquisa é do tipo qualitativo, pois busca reconhecer elementos vinculados ao passado ferroviário do bairro Itararé, Santa Maria, RS. Do ponto de vista de seus objetivos, pode ser considerada descritiva, visando a identificar e a descrever as paisagens verificadas na área de estudo.

Os procedimentos metodológicos empregados consistiram, inicialmente, de um levantamento teórico sobre a cidade, sobre o bairro em estudo e sobre a influência da Ferrovia nesta área. Após, fez-se uma verificação *in loco* no bairro para identificar os elementos que compõem a paisagem residual⁴, bem como se fizeram entrevistas sobre o Monumento ao Ferroviário com pessoas que vivenciaram o período *áureo* da ferrovia, sua decadência e/ou peculiaridades vinculadas ao bairro Itararé, Santa Maria, RS. Por fim, os dados obtidos foram analisados e discutidos, gerando o texto final da pesquisa. A seguir, far-se-á uma breve fundamentação teórica sobre a temática e a discussão dos depoimentos.

A cidade no contexto da Geografia Urbana⁵

A Geografia, enquanto ciência, vem trazendo inúmeras contribuições para a sociedade. Elas são resultados de intensas descrições, análises, discussões, debates, divergências e até mesmo enfrentamentos teóricos e metodológicos, isto é, análises dialéticas da segunda natureza. “Os enfrentamentos vão marcar a revisão de seus paradigmas e conceitos, o que demonstra o dinamismo e as constantes críticas pelas quais a Geografia passou e está passando” (COSTA; ROCHA, 2010, p. 26).

Neste contexto, a ciência geográfica evoluiu de um conhecimento descritivo a uma ciência crítica e vinculada a movimentos e análises culturais do espaço geográfico, pois não mais explicava a complexidade do espaço geográfico atual. Com a Geografia Urbana, ocorre o mesmo processo. Ela necessita renovar-se e estudar a cidade (em constante transformação) de modo complexo e abrangente.

Ela é o ramo da Geografia que se concentra sobre o estudo do meio urbano e, conseqüentemente, da organização espacial desse meio. Objetiva acrescentar uma dimensão

⁴ As paisagens residuais constituem o primeiro subtipo da paisagem dominante, que são um tipo de cenário vinculado a grupos de poder. Assim, o interesse nas paisagens residuais está no fato de permitirem a reconstituição das Geografias do passado, uma vez que são resquícios de elementos de outrora (CORRÊA, 1995).

⁵ Ressalta-se que parte da fundamentação teórica do presente artigo contou com a colaboração do acadêmico de Geografia do Centro Universitário Franciscano (UNIFRA), Anderson Forgiarini Vasconcelos.



espacial à compreensão e à interpretação dos ambientes e dos problemas urbanos, assim como identificar e explicar a distribuição das cidades e as semelhanças e contrastes que ocorrem em seu interior.

A paisagem urbana mostra os sinais do tempo que nela impregna suas profundas marcas (CARLOS, 1994) e inúmeras materializações vinculadas ao modo de produção que vigora no espaço. Assim, desde seu surgimento até o corrente século, as cidades modificaram-se, ampliaram-se e adquiriram novos elementos. Surgiram cidades industriais, dormitórios, planejadas, desordenadas, pequenas, médias e grandes. Suas características são definidas de acordo com sua localização e com sua inter-relação no espaço geográfico.

Logo,

Uma das tradicionais vias de estudo da rede urbana pelos geógrafos é aquela que se interessa pela classificação funcional das cidades. Esta abordagem tem como pressuposto a existência de diferenças entre as cidades no que se referem às suas funções. E que o conhecimento dessa diferenciação é relevante à compreensão da organização espacial, na qual a divisão territorial do trabalho urbano é uma das características (CORRÊA, 1989, p. 10).

Neste sentido, a cidade pode ser definida como um conjunto de lugares apreendidos e produzidos pelos grupos sociais em tempos e ritmos diferenciados. Nela, existem locais apropriados para diferentes usos e funções e com diferentes ritmos, isto é, os espaços são, predominantemente, desiguais e complementares e essas características tendem a se acentuar nos países subdesenvolvidos. Segundo Carlos (1994), a existência das cidades, em síntese, decorre de alguns fatores, a saber: a) Divisão do trabalho; b) Organização da sociedade em classes sociais; c) Acumulação tecnológica; d) Produção do excedente agrícola; e e) Uma certa concentração espacial das atividades não-agrícolas.

A divisão do trabalho acarreta em uma organização da sociedade em classes sociais distintas e, em consequência, há acumulações distintas de capital e de tecnologia (fruto da pesquisa e da observação, que demanda recursos financeiros). Do mesmo modo, a produção de excedentes agrícolas possibilita o desenvolvimento do comércio, levando à formação de uma burguesia e à mais concentração de renda e de atividades não-agrícolas nas regiões urbanas. Toda essa sequência de elementos favorece a urbanização e as mudanças nas relações socioeconômicas dos grupos humanos.

Assim, a cidade é diversa e apresenta-se contraditória e complementar de acordo com sua localização e com o modo de produção a que se associa. As cidades dos países desenvolvidos são diferentes das dos subdesenvolvidos. Conforme Santos,



Enquanto a cidade dos países industrializados é parte integrante de um território que mais ou menos gerou e com o qual viveu, em constante interação, a mesma aventura histórica e econômica, a cidade dos países subdesenvolvidos aparece muitas vezes como um corpo estranho, alógeno, inserido em um meio o qual estabelece relações descontínuas no espaço e no tempo (1980, p. 97).

As cidades, sobretudo as grandes, ocupam, em especial, superfícies entremeadas de vazios. E há a interdependência de categorias espaciais relevantes como: o tamanho urbano, o modelo rodoviário, a carência de infraestrutura, as especulações fundiária e imobiliária, os problemas de transporte, as extroversões, a *periferização* da população, gerando (...) um modelo específico centro-periferia (SANTOS, 1994). Isto é, aquelas cidades mais luminosas tenderão a comandar as atividades nas cidades mais opacas, pois deterão o poder econômico tornando-se o centro regional.

O modo de produção capitalista (re)produz o fenômeno urbano com características peculiares, aspectos e significados diferenciados, transformando o conteúdo urbano e dando-lhe nova feição. “O capitalismo deve potencializar a aglomeração, aprofundando a articulação entre os lugares complementares através da comunicação e dos transportes e, por isso, propiciar o fim da atomização do espaço” (CARLOS, 1994, p. 45-6).

De acordo com Ferreira (2007), há, portanto, uma discussão a ser feita: de que maneira as transferências reais ocorridas na economia global, as decorrentes da reestruturação produtiva (...) poderiam afetar na estrutura do espaço e, mais especialmente, do espaço urbano (alterando as características e medidas socioterritoriais da cidade)?

A resposta para esta questão, para Santos (1980), deve-se ao fato de que a fluidez do espaço nos países industrializados, em especial, permite multiplicar a produção de bens complementares e trocas, realizando uma especialização funcional vertical do espaço onde cada ponto é responsável por uma etapa da produção global. Os intercâmbios econômicos decorrentes da reestruturação produtiva da sociedade global levam a uma *compartimentação* dos territórios de acordo com sua função (divisão territorial do trabalho) e isso leva a cidade e/ou região a uma especialização e, conseqüentemente, a tornar-se um espaço complementar no contexto global.

A partir disso, a “cidade tem sido o centro por excelência da indústria, *locus* da produção, do comércio, ponto de confluência das vias de comunicação, lugar da gestão, onde se concentra a população e se acumula o capital” (CARLOS, 1994, p. 48). O meio urbano é próprio à proliferação do capital.



Contudo, segundo Santos (1998), a *região urbana* tem sua unidade devida, sobretudo, à inter-relação dos ofícios de fabricação ou terciários encontrados em seus respectivos territórios, às quais as atividades agrícolas existentes preferentemente se relacionam. A região agrícola tem sua unidade devido à inter-relação entre mundo rural e mundo urbano, representando este por cidades que abrigam funções diretamente ligadas aos desempenhos agrícolas circundantes e que dependem, segundo graus diversos, dessas ocupações.

Itararé: um bairro marcado pelo apito do trem.

A cidade de Santa Maria, RS (figura 1) alterou-se como espaço socioeconômico. Sua origem, segundo Viero (2002), está relacionada a um posto indígena denominado “Guarda de Santa Maria”, o qual pertencia a uma das estâncias missionárias dos padres integrantes da Companhia de Jesus. Porém, seu crescimento urbano deu-se, em especial, a partir da chegada da Ferrovia ao município.

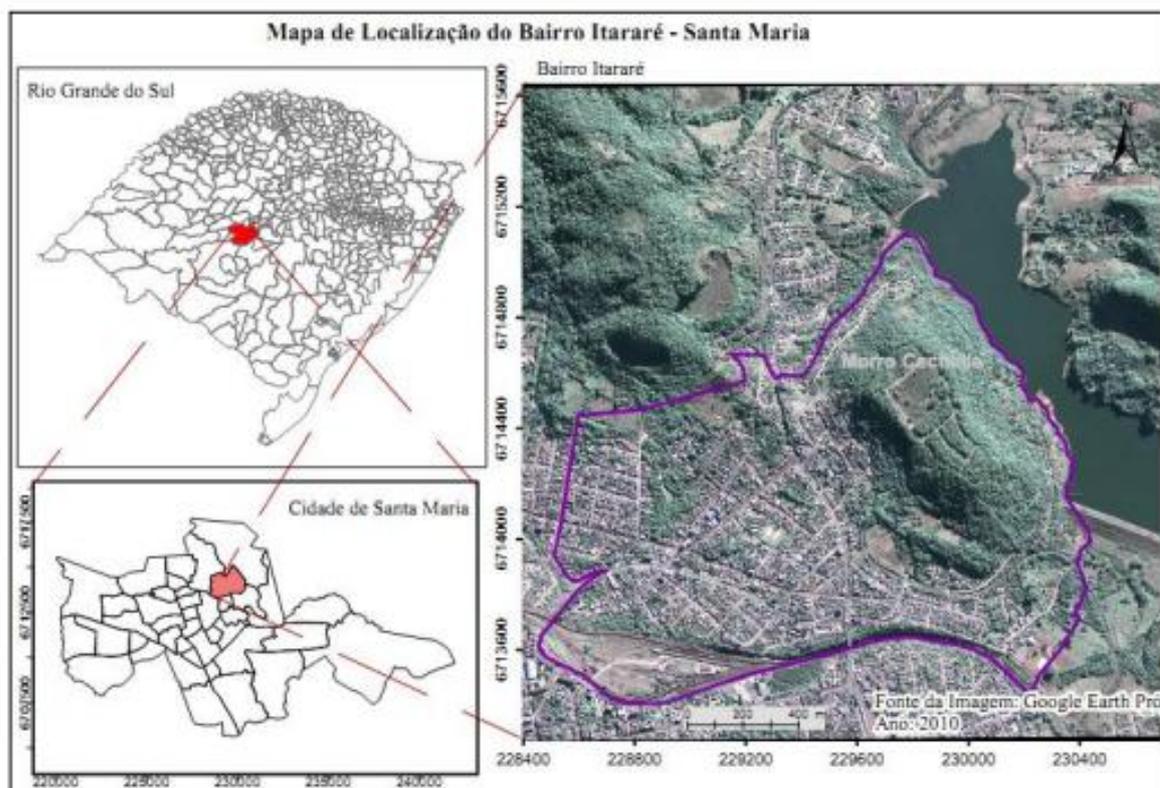


Figura 1: Mapa de localização município de Santa Maria, RS, com destaque para o Bairro Itararé.

Fonte: Souza; Figueiró, 2011.



Com relação ao despertar da comunidade ferroviária, Belém (2000) afirma que em 1889, já era possível perceber o vigoroso impulso que a chegada da ferrovia dera para o desenvolvimento do município, visto que se ampliaram os estabelecimentos comerciais, a população quase dobrou e os prédios multiplicaram-se. A Gare da Estação Férrea (figura 2) foi o grande portal da cidade na época e propiciou a propulsão de uma série de atividades de comércio e serviços em seu entorno, a fim de dar suporte aos viajantes que se encontravam na cidade.

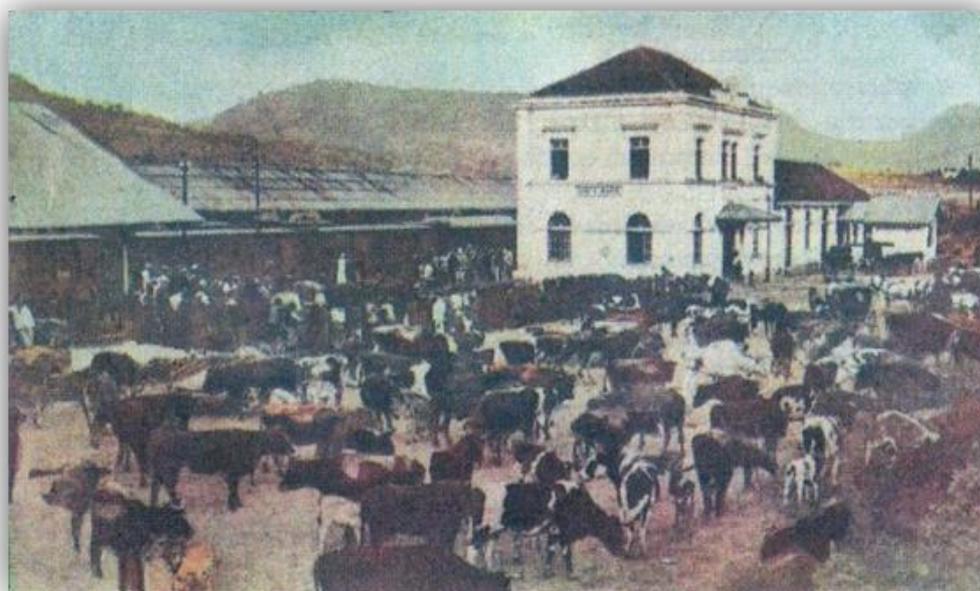


Figura 2: Na década de vinte, a Gare da Estação Férrea recebia gado bovino procedente de diversas fazendas gaúchas para ser transportado com diferentes fins.

Fonte: <http://assisbrasil.org/joao/santamaria.htm>, acesso em agosto de 2012.

Assim, foram inaugurados inúmeros hotéis nas proximidades da estação, em especial nas ruas 7 de Setembro, Manoel Ribas e na então Avenida Progresso, atual Avenida Rio Branco. Além destes, também se expandiu o número de restaurantes e das lojas de vestuário e de utensílios (FACCIN, 2012).

Por volta da década de sessenta, Santa Maria (RS) viveu um período de grave crise, uma vez que a Ferrovia começou a entrar em decadência. Para Marchiori e Noal Filho,

A cidade parece ter esgotado os filões que determinavam seu progresso até o momento, tornando necessária uma urgente reavaliação deste processo, para assegurar um lugar ao sol no futuro. A cidade de tradição ferroviária, de forte



contingente militar e importância regional nos setores do comércio, educação e prestação de serviços, precisa buscar novos caminhos. Ao apagar das luzes deste conturbado século, vê-se que alguns dos pilares que sustentam a base socioeconômica de Santa Maria parecem fragilizados no cenário nacional. Basta lembrar o abandono do parque ferroviário, que hoje mais se assemelha ao fantasma de uma época superada. Tristes tempos para a tradicional cidade ferroviária (1997, p. 22).

Porém, o fascínio gerado pela Ferrovia ainda encanta as lembranças de quem vivenciou esta importante fase do desenvolvimento santa-mariense. Mário de Ávila (servidor público federal, março de 2013) aponta a importância ferroviária para o bairro:

“Na época em que eu morava lá, foi uma época de transição. Estavam saindo de circulação as ‘Marias-fumaças’, para serem substituídas pelos trens a óleo. As poucas que existiam faziam o transporte dos trabalhadores até as Oficinas do Quilômetro Três, e o apito, que se ouvia em todo o bairro, funcionava como referência de horário, em uma época que nem todo mundo tinha um relógio. Uma coisa que me lembro é que o Monumento era um ponto turístico, pois era (e é) um local onde há uma vista privilegiada da cidade. Era um lugar aonde, frequentemente, levava meus visitantes, de fora da cidade, para tirar fotografias. Em minha juventude, a maior parte dos amigos eram filhos de ferroviários e, assim, havia uma grande ligação com a rede. Lembro que os ferroviários tinham os bônus que eram as moedas correntes na época... A maioria das coisas que compravam na Cooperativa era com eles, pois esta comercializava de tudo”.

De acordo com o depoimento, percebe-se nitidamente a influência da Ferrovia na vida econômica, social e cultural do bairro, bem como seu potencial turístico, infelizmente, muitas vezes desperdiçado, em razão da falta de cuidado atual com o local por alguns indivíduos, fato que se observa através das pichações e depredações no Monumento ao Ferroviário.

Cláudio Pallagi da Silva (militar, setembro de 2012) ainda se recorda do último passeio de trem:

“O passeio de trem foi num dia de domingo à tarde no dia 21 de abril de 1995. Fomos até a Gare por intermédio de nossa amiga, Sra. Regina, a qual nos informou sobre o passeio. E lá estávamos nós: eu, minha filha de apenas três meses, minha esposa, e, é claro, a Regina. Posso te garantir que foi muito gratificante para todos nós. Foi muito agradável! Saímos da Gare em direção até, aproximadamente, a Base Aérea e voltamos, e, nesse percurso, pudemos apreciar as belezas naturais (morros, vegetação, animais), muitas coisas que não conseguimos observar de outra forma, a não ser mesmo andando de trem, e também sentir a sensação de andar no vagão, um clima diferente do que andar de ônibus; as poltronas, uma de frente para a outra. Conversávamos, tomando chimarrão. Tiramos algumas fotos, uma sensação diferente, aconchegante. Realmente, um ambiente encantador, gostei muito! O meu cunhado, alguns meses antes, também realizou uma aventura sobre os trilhos: resolveu me visitar de trem! Saiu da estação de General Câmara até aqui, aproximadamente 250 Km, um dia inteiro de viagem. Ainda hoje ele comenta sobre a aventura realizada, passagens por túneis, as belezas naturais, regiões tipicamente interioranas e, é claro, a cada parada nas estações, as peculiaridades de cada local. Pessoas com mercadorias nos trens, com animais tipo galinha, porco, etc. Segundo ele, foi uma viagem diferente, mas gratificante. Nem parece que já se passaram 17 anos que desativaram os trens de passageiros em Santa Maria. Fiquei chateado por isso ter ocorrido, gostaria que voltassem novamente. Quem sabe...”

A partir do depoimento, podem-se observar as diferentes sensações proporcionadas pelos meios de transportes (o trem e o ônibus), ou seja, o ambiente pode ser percebido de diferentes modos de acordo com as distintas percepções dos indivíduos e com aquilo que os



cerca. Para o entrevistado, o trem proporcionou momentos únicos e inesquecíveis; e isso necessita ser preservado.

Outro elemento bastante marcado pela memória ferroviária é a música “Santa Maria”, de Beto Pires (tabela 1).

Tabela 1: letra da música “Santa Maria” de Beto Pires.

Meu monumento estradas e trilhos,
Minha saudade este tempo que vai...
Este *Cerrito*,
Estes montes me guardam
E ainda guardam se um dia eu voltar pra ti

Santa Maria, me guarde estes montes
Que em suas fontes há som de oração
Santa Maria da Boca do Monte
Pra ti meu canto, acalanto e canção...

Sol na Praça Presidente, quente é teu calor.
Muita banda na varanda e na orelha um cobertor.
Tanta vida diferente, tanta gente vem e vai,
Incerteza de quem entra, mas saudade de quem sai...

Tchau na estação quem ainda não deu,
Não entendeu quem lá vai quem já vem.
Triste é sentir virar som de saudade quando vai longe o apito do trem...

Santa Maria, Maria da Graça, doce menina, Maria-fumaça
Verde tão verde, tão cheia de si
Que dá vontade de cantar pra ti...

Fonte: <http://letras.mus.br/beto-pires/1769751/>, acesso em maio de 2013.

A seguir, abordar-se-ão alguns versos/fragmentos onde se encontram impressas marcas e lembranças ferroviárias (fragmento 1).

FRAGMENTO 1:

*“Meu monumento estradas e trilhos,
minha saudade este tempo que vai...”*



*Este Cerrito,
estes montes me guardam
e ainda guardam se um dia eu voltar pra ti”*

Observa-se que a Ferrovia marcou a lembrança de quem viajou de trem, bem como a economia da cidade e, em especial, o bairro Itararé, conhecido como “bairro ferroviário” de Santa Maria, RS, como observa-se na letra da referida música. Há uma série de elementos que, ainda, remetem o observador ao distante e magnífico passado do município. Um exemplo de memória na letra mencionada é o Monumento ao Ferroviário (citado por Beto Pires), localizado no alto de um morro de onde é possível desfrutar de uma bela vista da cidade (figura 3). Foi mandado construir no Governo de Flores da Cunha, em 1935, e é uma homenagem aos funcionários da Ferrovia que moravam no bairro (RECHIA, 1999).

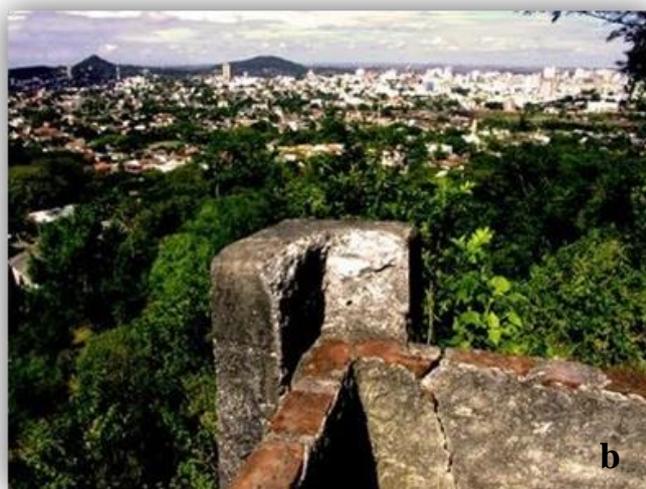


Figura 3: a) Monumento ao ferroviário; b) Vista da cidade de Santa Maria, RS, a partir do Monumento.

Fonte: Google – imagens (2013).

Posteriormente, a música faz referência à Gare da Estação Férrea (fragmento 2).

FRAGMENTO 2:

*“Tchau na estação quem ainda não deu,
não entendeu quem lá vai quem já vem.
Triste é sentir virar som de saudade quando vai longe o apito do trem...”*



A Estação (figura 4), outrora ponto de embarques e desembarques, ponto de chegadas e de partidas, local de encontros e desencontros, hoje abriga um ateliê de exposições artísticas, o Ateliê da Estação, que conta com obras, exclusivamente, de artistas de Santa Maria, bem como nela desenvolvem-se projetos culturais como o “Arte no Lixo”, que consiste na pintura dos contêineres de Santa Maria, a fim de reduzir os atos de vandalismo frente aos mesmos (BATISTA, GABRIEL, BECKER, AUZANI, 2013).

Além disso, em 2002, o prédio foi tombado como Patrimônio Histórico-Cultural em nível municipal (Lei Municipal nº 4.009/96, de 21.out.1996), visto que simboliza uma época de fabuloso desenvolvimento da cidade. Destaca-se, também, a analogia: *apito do trem e som de saudade*, referindo-se à partida dos viajantes de outrora, isto é, quando o trem se distanciava, sentia-se saudade de quem estava partindo.



Figura 4: a e b) Vista parcial da Gare da Estação Férrea.

Fonte: Batista, 2012.

No final, a música aborda a influência ferroviária e religiosa em Santa Maria (fragmento 3).

FRAGMENTO 3:

“*Santa Maria, Maria da Graça, doce menina, Maria-fumaça
Verde tão verde, tão cheia de si
Que dá vontade de cantar pra ti...*”

Assim, percebe-se que a cidade, *Santa Maria*, é marcada pela religiosidade, *Maria da Graça*, e, de modo especial e extremamente carinhoso, pela lembrança ferroviária, *doce menina, Maria-fumaça*.



Nesta perspectiva, Holzer (1999 *apud* Tuan, 1979) destaca que o espaço e o lugar definem a natureza da Geografia, assim como as relações que se dão entre os homens e a natureza. Mas o lugar tem uma importância ímpar, pois, para as técnicas de análise espacial, o lugar se comporta como um nó funcional. Para o geógrafo humanista, ele significa um conjunto complexo e simbólico, que pode ser analisado a partir da experiência pessoal - da orientação e da estruturação do espaço, ou da experiência grupal de espaço - como estruturação do espaço mítico-conceitual.

O espaço vivido contém o espaço sagrado e o geográfico. Ambos são centros de significado e/ou focos de intenção e de propósito. “O segundo se trata do espaço significativo de uma cultura particular, que é humanizado pela nomeação dos lugares, por suas qualidades para o homem, e por refazê-lo para que sirva melhor às necessidades da humanidade” (HOLZER, 1999, p. 71). Neste contexto, o bairro Itararé, Santa Maria, RS, pode ser interpretado como espaço sagrado, bem como espaço geográfico, sendo este influenciado e influenciador da vida de seus habitantes, através da interferência ferroviária.

Neste sentido, a leitura e a compreensão da paisagem cultural passam pela memória coletiva. Segundo Becker; Silva; Becker (2012, p. 2) “os lugares e as paisagens ganham novas ‘leituras’, e as interpretações fazem parte da memória coletiva. A lembrança daquilo que ocorreu no passado consegue atribuir forte valor sentimental a certos lugares”. Assim, a apreensão dela deve se dar através das decodificações dos signos presentes; logo, perpassa pela leitura de mundo do indivíduo.

Considerações finais:

O passado implicou em marcas no espaço atual e, por isso, necessita ser investigado, a fim de que se compreendam as *rugosidades* atuais por ele apresentadas de modo que se reconstituam as Geografias do passado. Isso favorece a construção da noção de pertencimento e, por conseguinte, de cuidado com o local. Logo, ao estudar a paisagem integrante do espaço geográfico, é fundamental a abordagem da dimensão histórica e cultural para se compreender os “porquês” da paisagem ali apresentada.

A partir disso, o bairro Itararé de Santa Maria, RS, apresenta uma gama de paisagens culturais impressas em si. Um exemplo é o Monumento ao Ferroviário que, hoje, constitui-se



em uma marca, uma memória, um resquício do passado ferroviário da cidade, com inúmeras histórias fortemente marcadas na lembrança daqueles que por lá passaram.

Esta área de análise está impregnada de memórias fundamentais à compreensão desse espaço hoje. Assim, ao analisar-se uma paisagem ou um espaço geográfico, é indispensável a compreensão das dimensões histórica e cultural do mesmo, a fim de entender por que ele se constituiu como tal e sentir-se como parte integrante dele. A área de estudo está intimamente ligada ao desenvolvimento ferroviário de Santa Maria, RS. Logo, o Itararé foi e é um bairro marcado pelo apito do trem.

Referências:

BATISTA, Natália Lampert; GABRIEL, Eva Cristiane Corteline; BECKER, Elsbeth Léia Spode Becker; AUZANI, Gislaine Mocelin. **A Gare da Estação Férrea: um estudo sobre a herança ferroviária de Santa Maria, RS.** In: II Seminário Interdisciplinar PIBID UNIFRA: Os desafios da interdisciplinaridade na formação docente. Santa Maria, RS: Centro Universitário Franciscano (UNIFRA), 2013.

BECKER, Elsbeth Léia Spode; SILVA, Adriana Pisoni da; BECKER, Kalinca Léia. Fortalecimento e integração da pesquisa em turismo na América Latina: anais [do] 5º Congresso Latino-Americano de Investigação Turística. **A interpretação da cultura local e a paisagem alternativa no distrito de Santo Antônio – Santa Maria – Brasil.** São Paulo: EACH/USP, 2012.

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

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade.** São Paulo: Contexto, 1994.

CLARK, David. **Introdução à Geografia Urbana.** São Paulo: Difel, 1985.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana.** Rio de Janeiro: editora ática, 1989.

COSTA, Fábio Rodrigues da; ROCHA, Márcio Mendes. **Geografia: conceitos e paradigmas - apontamentos preliminares.** In: Núcleo de Estudos de Mobilidade e Mobilização. Maringá, PR: NEMO, 2010.

FACCIN, Danielle. **Seguindo os trilhos do trem: a influência da ferrovia na estruturação urbana da cidade de Santa Maria/RS.** In: VI Colóquio Latino Americano sobre



recuperação e preservação do patrimônio industrial. São Paulo/SP: Centro Universitário Belas Artes de São Paulo, 2012.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **O mito da cidade global: o papel da ideologia.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

HOLZER, Werther. **O lugar na Geografia Humanística.** Revista Território. Rio de Janeiro. ano IV, nº 7. p. 67-78. jul./dez. 1999

MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. **Santa Maria: relato de impressões de viagem.** Santa Maria, RS: Ed. UFSM, 1997.

VIERO, Lia Margot Dornelles. **A elaboração de um Atlas Escolar Municipal como uma contribuição para o Ensino de Geografia – Santa Maria, RS.** Rio Claro, SP: Universidade Estadual Paulista/UNESP, 2002. (Dissertação de mestrado).

RECHIA, Aristilda. **Santa Maria: panorama histórico-cultural.** Santa Maria, RS: Associação Santa-Mariense de Letras, 1999.

ROSS, Jurandir L. Sanches (org). **Geografia do Brasil.** 4 ed; São Paulo: Editora da USP, 2001.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SOUZA, Liliam Dalbem de; FIGUEIRÓ, Adriano Severo. **Mapeamento das unidades de paisagem e diagnóstico ambiental do bairro Itararé, Santa Maria–RS.** Santa Maria, RS: Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), 2011. (Monografia de graduação).

RODRIGUES, Rosicler Martins. **Cidades brasileiras: do passado ao presente.** 5.ed. São Paulo: Moderna, 2003.

SALGUEIRO, Tereza Barata. Especialidades e temporalidades urbanas. In CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês. **Dilemas Urbanos: novas abordagens sobre a cidade.** São Paulo: Contexto, 2003.

SANTOS, Milton. **A urbanização desigual: a especialização do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos.** Petrópolis, RS: Vozes, 1980.

_____. **A urbanização brasileira.** 2ed. São Paulo: HUCITEC, 1994.

Sites consultado:

CORRÊIA, Roberto Lobato. **Dimensão cultural do espaço: alguns temas.** 1995.



Disponível em:

<http://www.epublicacoes.uerj.br/index.php/espacoecultura/article/view/3479/2409>, acesso em março de 2013.

LEI MUNICIPAL nº 4.009/96, DE 21. Out.1996. “**Considera Patrimônio Histórico e Cultural do Município, a mancha ferroviária de Santa**”. 1996. Disponível em: <http://www.camara-sm.rs.gov.br/2010/arquivos/legislacao/LM/1996/4009.pdf>, acesso em setembro de 2011.

PIRES, Beto. **Santa Maria**. Disponível em: <http://letras.mus.br/beto-pires/1769751/>, acesso em abril de 2013.