



O TERRITÓRIO FERROVIÁRIO DE SANTA MARIA E SUAS TRANSFORMAÇÕES

FALCÃO, Adriano da Silva ¹

QUERUZ, Francisco ²

GUMA, Juliana Lamana ³

Resumo:

A história urbana, social e cultural de Santa Maria, RS, foi fortemente marcada pela chegada da ferrovia no final do século XIX. Este texto busca analisar se a organização social e os espaços construídos no período identificado como ciclo ferroviário podem ser caracterizados como território, em sua acepção atual e, ainda, compreender as disputas em vigor hoje nesse espaço. A revisão bibliográfica sobre a temática do território e da evolução urbana de Santa Maria, associada à investigação de elementos que auxiliem na caracterização da cidade constituem o método para desenvolvimento deste trabalho. Com o estudo observou-se que o abandono nas áreas próximas à ferrovia indica a perda definitiva da função ferroviária e, ao mesmo tempo, o início de uma nova disputa por esse território. Por fim, percebe-se um território ferroviário transformado, (re)inventado ou lançado novamente em foco, com nova roupagem, agora com a ideia de (re)valorizar e (re)funcionalizar esses territórios (des)construídos a partir de conceitos e usos contemporâneos.

Palavras-chave: Construção social. Cultura. Percepção ambiental.

¹ Doutorando em Desenvolvimento Regional, PPGDR-UNISC, e professor arquiteto e urbanista do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFN. adriarq@ufn.edu.br

² Doutorando em Desenvolvimento Regional, PPGDR-UNISC, e professor arquiteto e urbanista do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFN. francisco@ufn.edu.br

³ Mestre PROPUR/UFRGS e professora arquiteta e urbanista do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFN. juliana.guma@ufn.edu.br



Introdução

O município de Santa Maria surgiu no final do século XVIII em meio às disputas coloniais entre portugueses e espanhóis. Desde aquele tempo, tem apresentado diferentes ciclos, muito válidos para compreender o mosaico que compõe a configuração do território da cidade na atualidade. Sob esta lógica, possivelmente o ciclo de maior crescimento do núcleo urbano tenha sido o que corresponde ao desenvolvimento da sociedade em torno da instalação da infraestrutura ferroviária.

Partindo desta premissa, este texto propõe-se a analisar se a organização social e os espaços construídos no período do ciclo ferroviário de Santa Maria podem ser caracterizados como território, em sua acepção atual, ou seja, território definido pelo seu, como território construído. Também se propõe a compreender as disputas em vigor hoje nesse espaço.

Os métodos utilizados para tanto estão fundamentados na revisão bibliográfica relacionada à utilização do termo território, suas conceituações e vínculos mais significativos. Também pretende-se coletar informações relacionadas à caracterização da cidade e de elementos sociais do período, para perceber a relação entre os atores e o local, percebendo as associações e percepções da conformação desse território com o conceito.

Os antecedentes da conformação de Santa Maria

O surgimento do núcleo urbano de Santa Maria remonta ao final do século XVIII, em virtude do acampamento de portugueses que demarcavam os limites coloniais lançados pelo Tratado de Santo Ildefonso (1777), entre Portugal e Espanha. A Segunda Comissão Demarcadora de Limites, composta por militares e acompanhada também por população civil, se estabeleceu em 1797 na parte inferior da borda do planalto, no alto de uma colina, criando um acampamento, que originaria o primeiro espaço público, a praça, além dos primeiros arruamentos, para organizar as moradias (BELTRÃO, 1979; BELÉM, 2000).

A comissão demarcatória foi desmobilizada alguns anos depois, porém os civis e viajantes, que haviam se instalado, além de índios provindos das missões, não deixaram o núcleo acabar e passaram a reforçar as ocupações no entorno do oratório da praça. Foi o período em que ocorreu a consolidação e reconhecimento como Vila, em 1819, e em 1837 a mesma foi elevada à categoria de Freguesia, chamada de Santa Maria da Boca do Monte. A figura 1, a seguir, mostra a conformação das vias públicas em 1849, no que até hoje se reconhece como a principal centralidade urbana. Há um desenvolvimento, a partir da praça, em direção

a oeste e sul, no que seriam os caminhos para os domínios espanhóis e para o espaço dos índios, respectivamente (MACHADO, 2008).

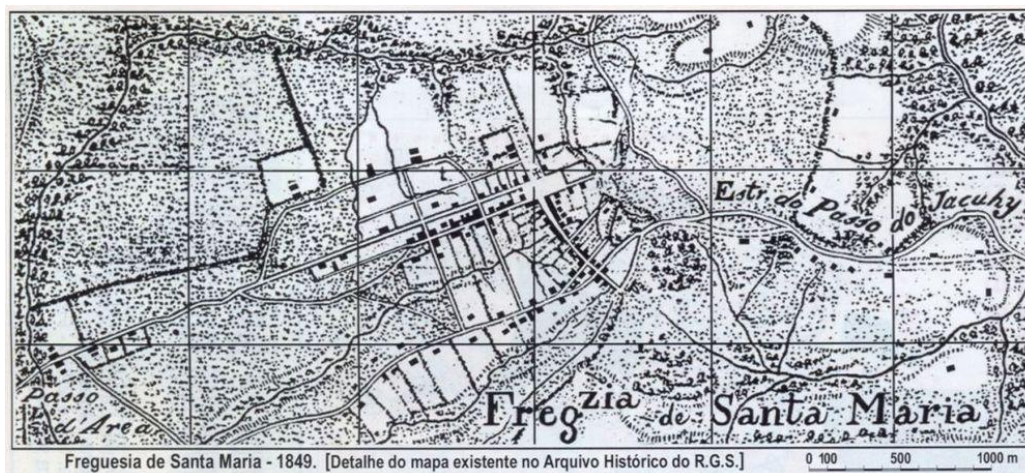


Figura 1 - Mapa da Freguesia de Santa Maria, em 1849. Autoria de Johann Martin Buff, acervo do Arquivo Histórico do RGS, citado por Tochetto (2016, p. 90).

O século XIX foi bastante conturbado e decisivo para definição de fronteiras nas terras ao sul da colônia portuguesa. Em 1828 houve a chegada do chamado 28º Batalhão de Estrangeiros, da região da chamada Confederação Germânica, para lutar na Guerra Cisplatina pelo Império, e que acabou por se desmobilizar e deixar os “alemães” em Santa Maria. Já no período de 1835 a 1845 ocorreu a Revolução Farroupilha, que causou distúrbios em boa parte do Rio Grande do Sul. Ainda, as mobilizações para lutar a Guerra contra Oribe e Rosas, entre 1851 e 1852 e a Guerra do Paraguai, entre 1864 e 1870, exigiram atenção do Império com as terras sulistas. Assim, o povoamento das terras a oeste, para a consolidação de fronteiras, foi uma das razões para a implantação do sistema ferroviário no sul. (QUERUZ & GUMA, 2022)

O cenário de implementação do ciclo ferroviário

A primeira estrada de ferro do Brasil, empreendida pelo industrial nascido no Rio Grande do Sul, Irineu Evangelista de Souza – Barão de Mauá, foi inaugurada no Rio de Janeiro, em 1854...em 1858 a rede ferroviária já contava com seus primeiros 48 quilômetros...

O ano de 1866 pode ser fixado como o início da história ferroviária no Rio Grande do Sul. Naquele ano, ocorreram acirrados debates na Assembléia Provincial sobre o potencial da zona de colonização alemã, localizada no vale médio do Rio dos Sinos... Em abril de 1874 foi inaugurada a primeira seção



da estrada compreendida entre a Capital e São Leopoldo... (IPHAE, 2002, p. 17-19)

A partir do exposto, observa-se a evolução e a rápida chegada do modal ferroviário no Brasil. Inicialmente implantada no Rio de Janeiro como forma de conectar o interior com o litoral e assim facilitar o transporte de produtos que seriam exportados, como o café, a estrada de ferro logo tornou-se uma iniciativa economicamente viável, pois permitia o transporte em grande quantidade em áreas nem sempre cobertas por transporte fluvial. No Rio Grande do Sul, o movimento inicial de estradas de ferro ocorre também com objetivo de transporte de cargas e pessoas. Mesmo havendo o Rio dos Sinos para conectar as colônias alemãs com Porto Alegre, uma empresa inglesa estabelece a conexão da capital com São Leopoldo. Esta foi a estrada pioneira, que posteriormente seria interligada a uma rede estadual/nacional (FINGER, 2013).

As estradas de ferro construídas posteriormente, no Rio Grande do Sul, atenderam a um planejamento que foi apresentado por José Ewbank da Câmara, engenheiro responsável, ao governo imperial no ano de 1872. O chamado “Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul” tinha pretensões comerciais e, principalmente, estratégicas, aprovadas pelo crivo militar, ponto necessário para compreender porque a espinha dorsal da estrada, que ligava a província de Leste a Oeste (Porto Alegre a Uruguaiana), passava por tantas áreas ainda sem produção comercial consolidada (DIAS, 1986; IPHAE, 2002).

A estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana começa a ser construída em 1877, na margem direita do rio Taquari, passando por Cachoeira em 1883 e chegando a Santa Maria em 1885. Como ressalta Beltrão:

Outubro, 15 – Pelo Vice-Presidente da Província, Dr. Miguel Rodrigues de Barcelos, é solenemente inaugurado o trecho Cachoeira- S. Maria da via férrea Margem do Taquari - S. Maria, com bailes, banquetes e passeatas. Antes de entregue oficialmente a linha ao tráfego, correram trens de carga. (Beltrão, 1979, p.328)

Vale observar que, após 1885, os trabalhos de extensão da rede continuaram, até chegar em Uruguaiana. Por outro lado, Santa Maria foi escolhida como ponto de partida de outra estrada, que viria a unir o Rio Grande do Sul com São Paulo. Esta estrada foi iniciada com celeridade,



e em 1894, já havia a conexão com Cruz Alta, chegando à divisa com Santa Catarina em 1910.

A relevância desta contextualização sobre a formação da malha ferroviária, com a criação de um entroncamento em Santa Maria, está no fato de que esta está mais ou menos ao centro do estado, portanto um ponto de parada estratégico para quem precisasse cruzar o estado ou ir a capital e era o caminho entre a capital e os estados mais a norte. Por fim, e mais importante, porque a partir de 1898 a companhia belga *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* assumiu a concessão das estradas férreas gaúchas e optou por instalar a sua sede em Santa Maria. O núcleo urbano passou então a receber um aporte bastante considerável de população, tanto de passagem como de forma definitiva, para trabalhar. O mapa a seguir é datado de 1902 e mostra como a cidade passou a reconhecer, apenas 17 anos após a chegada dos trens, a importância dessa conexão (figura 2).

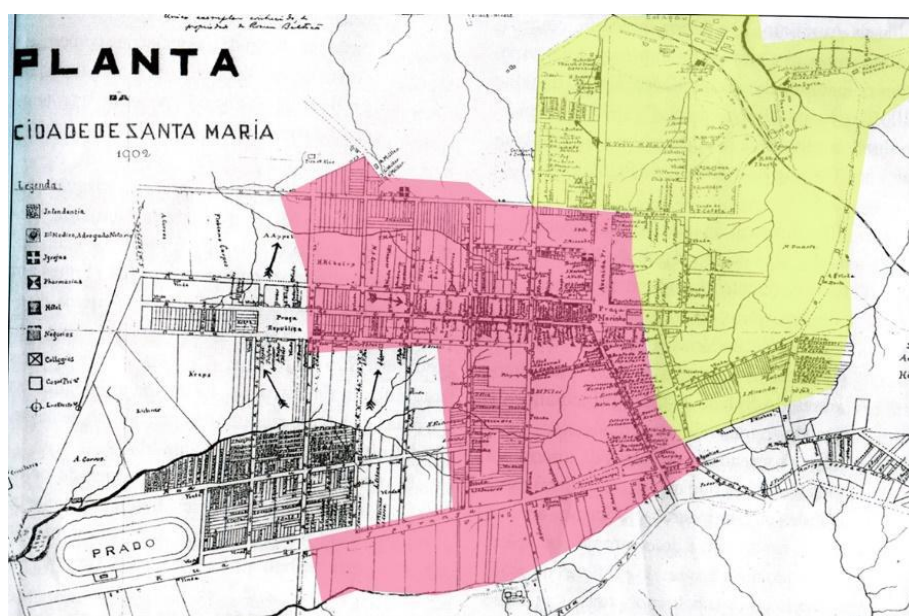


Figura 2 – Espaço urbano de Santa Maria em 1902. Em vermelho, a área da cidade já ocupada em 1849 e em amarelo, a área de consolidação próxima a ferrovia recém-chegada. Fonte: MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, adaptado pelo autor.

Contribui para esta visão Costa Beber (1998, p.73), ao dividir o crescimento da cidade em um período anterior e outro posterior a ser centro ferroviário do Rio Grande do Sul, conforme segue:



... com o início da chamada “Civilização Ferroviária” a cidade, bem como toda a economia do município, cresce de forma surpreendente. Sua população, de apenas 3.000 habitantes em 1883, dez anos após havia subido para 15.000. Neste mesmo curto período o número de prédios saltou de 400 para 1.500. De saída surgiram mais hotéis para acomodar turistas, viajantes e homens de negócios, casas comerciais, frigoríficos, entrepostos, novas indústrias, casas de ensino, hospitais e organizações militares.

O ritmo de crescimento e desenvolvimento de Santa Maria, em grande parte por sediar as companhias ferroviárias, seguiu até 1920, quando a malha de trilhos foi repassada para o governo estadual. Iniciou-se aí a época da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), que em seguida transferiu sua sede para Porto Alegre. É neste período de crescimento e também de turbulências diversas, como a gerada pela Primeira Guerra Mundial, que surge, em 1913, o Sindicato Cooperativista dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, organização que acabou sendo a origem da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (CCEVFRGS). Esta cooperativa tornou-se muito importante pois se utilizava da infraestrutura dos trilhos para oferecer produtos e serviços a preços mais baixos para a classe dos ferroviários, atuando também no auxílio a serviços de educação e saúde, entre outros (Figura 3). A importância da cooperativa foi tal que, em 1947, possuía 18.507 associados no estado, o que traduz a dimensão da interferência que gerava através do mutualismo e prestação de serviços. (COSTA BEBER, 1998; MELLO, 2010).

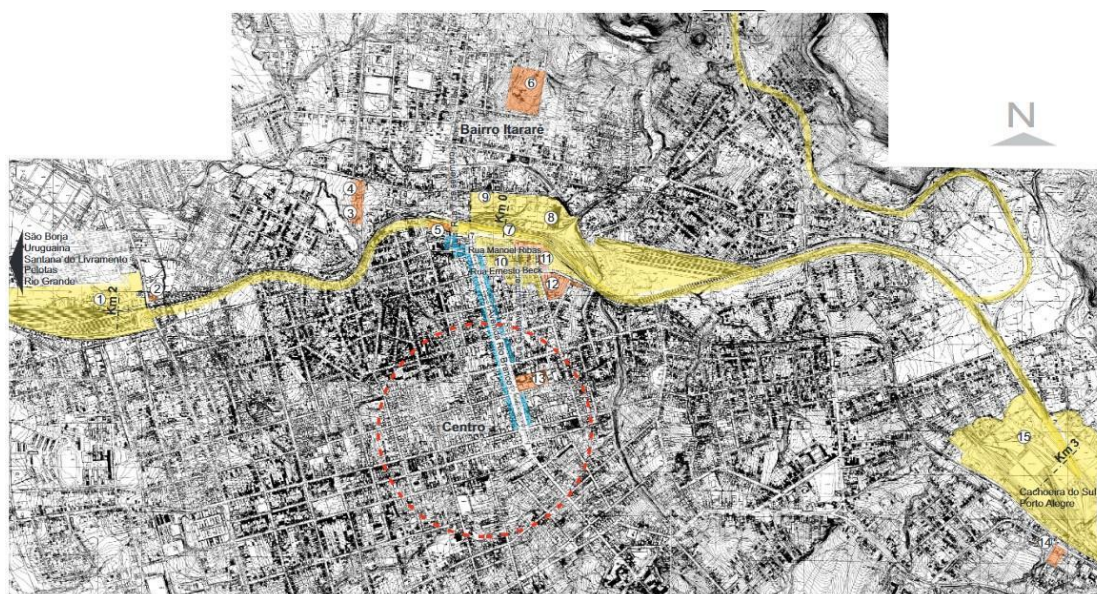




Figura 3 – Santa Maria em 1966, com as áreas de atividades ferroviárias, em amarelo, da CCEVFRGS, em laranja, e comerciais que sofreram influência direta, em azul. Fonte: Levantamento aerofotogramétrico da PMSM, 1966, editado por Mello, 2010.

A sociedade que se formou em volta das ferrovias, como se percebe, foi pujante. No ano de 1959 ocorre a reversão das ferrovias geridas pela VFRGS para o governo federal, passando a se chamar Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) A década de 1960 foi determinante para o declínio do transporte ferroviário, tanto de passageiros como de cargas. A falta de alocação de novos recursos, de manutenção de vias e a concorrência do transporte rodoviário, incentivado pelo governo federal, foram as principais causas para o início do declínio. No ano de 1997, a onda neoliberal leva a privatização de diversas companhias do Estado. Neste sentido, a RFFSA é concedida à iniciativa privada por um período de 30 anos. (COSTA BEBER, 1998; IPHAE, 2002)

Território como base e como construção social

O entendimento de que o ciclo ferroviário vivido por Santa Maria gerou marcas profundas na sociedade e que, também, foi palco de muitas disputas (ideológicas, políticas e sociais) entre os diversos atores desse cenário permite questionar a possibilidade de vinculação dos espaços produzidos ao conceito de territórios ferroviários. Para dirimir esta dúvida, o item que segue pretende retomar algumas abordagens relacionadas à construção do termo, que permeia diversas áreas de conhecimento, assim como aproximar a discussão dessa terminologia, salientando as possíveis disputas e lutas sociais para a conformação do território.

A primeira abordagem trazida é a elaborada por Raffestin (1993), ao diferenciar espaço de território. O espaço, na visão do autor, viria antes do território, pois é a base sobre a qual se aplica o esforço do homem, o seu trabalho. Já o território, é um espaço onde se projetou um trabalho, energia ou informação e revela ações marcadas pelo poder. Ou seja: "...o território se apoia no espaço, mas não é o espaço. É uma produção, a partir do espaço. Ora, a produção, por causa de todas as relações que envolve, se inscreve num campo de poder. (RAFFESTIN, 1993 ,p. 144). Neste mesmo sentido, reforça a territorialidade como um produto de relações entre atores, como se vê a seguir:

A territorialidade se inscreve no quadro da produção, da troca e do consumo das coisas. **Conceber a territorialidade como uma simples ligação com o espaço seria fazer renascer um determinismo sem interesse. É sempre**



uma relação, mesmo que diferenciada, com os outros atores. (Raffestin, 1993, p.161)

Já Haesbaert (2005), ao trabalhar com a ideia de território, se alinha em parte à visão de Raffestin, ao destacar as relações de forças e dominação entre os atores que acabam por caracterizá-lo. Compreende assim tanto elementos mais concretos e funcionais, de ordem política e econômica, como também outros, mais sutis, como a apropriação cultural-simbólica. Em sua visão:

[...] todo território é, ao mesmo tempo e obrigatoriamente, em diferentes combinações, funcional e simbólico, pois exercemos domínio sobre o espaço tanto para realizar “funções” quanto para produzir “significados”. (Haesbaert, 2005, p. 6776)

Há, portanto, um entendimento, para esse autor, da existência de um substrato, o espaço, mas em especial de um jogo de forças, ou de poder, e finalmente, de uma carga cultural-simbólica envolvida, relacionada a absorção ou evidenciamento de uma cultura. Haesbaert ainda cita quatro elementos atrelados a territorialização, válidos para ampliar seu entendimento:

- Abrigo físico, fonte de recursos materiais ou meio de produção.
- Identificação ou simbolização de grupos através de referentes espaciais (a começar pela própria fronteira).
- Disciplinarização ou controle através do espaço (fortalecimento da ideia de indivíduo através de espaços também individualizados).
- Construção e controle de conexões e redes (fluxos, principalmente fluxos de pessoas, mercadorias e informações). (Haesbaert, 2005, p.6778)

Por outro lado, cabe também observar a visão apresentada por Pecqueur (2005), que classifica o território como dado ou como construído. O território dado seria o objeto de observação preexistente, para então avaliar o que ali acontece. Atua como suporte, como a região ou o distrito, em uma visão semelhante ao que Raffestin chamou de espaço. Já o território construído é aquele resultante de um processo de construção pelos atores. Pecqueur avalia que territórios construídos não existem em todos os lugares, justamente por dependerem da forma como se constitui tal dinâmica.



No discurso, os dois conceitos de território são muitas vezes confundidos e não se pode excluir um em favor do outro. É necessário, portanto, entender que o território é, ao mesmo tempo, um “envolvente” (“contenant”, o que contém) e o resultado de um processo de elaboração de um conteúdo. (PECQUEUR, 2005, p.13)

Une-se então a essa problemática a visão de Haesbaert (2006, p.20) sobre sociedade e seu território:

[...] o próprio conceito de sociedade implica, de qualquer modo, sua espacialização ou, num sentido mais restrito, sua territorialização. Sociedade e espaço social são dimensões gêmeas. Não há como definir o indivíduo, o grupo, a comunidade, a sociedade sem ao mesmo tempo inseri-los num determinado contexto geográfico, ‘territorial’ “.

Como se pode perceber no exposto, a ideia de território está imbricada a de sociedade, contexto geográfico visto como espaço, ou, como já apresentado, território dado. Ambos os autores refletem um pensamento anterior de território usado, de Milton Santos (1998, p.16), que propõe que “...território são formas, mas o território usado são objetos e ações, sinônimo de espaço humano, espaço habitado”. Interessa, nesta visão, compreender que sobre o suporte considerado como território, há o chamado território usado, numa aproximação daquilo que Pecqueur (2005) chama de território construído.

Complexificando as aproximações que se perseguem, busca-se novamente referência nos conceitos de Rogério Haesbaert (2006) e as suas visões de território, territorialidade e multiterritorialidades tendo como apoio os percorridos teóricos de Marco Aurélio Saquet (2010). Salieta-se, entretanto, algo que se pode relacionar a gama de definições no percorrido do tempo em relação ao território, apesar de sucessivas construções de seus significados, a sua componente indispensável para a efetivação do termo: as relações de poder. Aqui o poder é visto como algo relativo, por vezes, ao poder central, real ou até mesmo simbólico, informacional, chegando a ser existencial, mas sempre de dominação de opostos (SAQUET, 2010).

Para além dos conceitos de território, é importante agregar a discussão das múltiplas visões de Haesbaert (2007) para os debates relativos à territorialidade e à multiterritorialidade. O autor se posiciona de duas maneiras frente às proposições de territorialidade, em um primeiro momento de uma forma mais abstrata, mais ligada a seu sentido epistemológico, salientando como condição genérica para a própria existência do território. De uma segunda maneira, dá



um sentido mais ligado ao ser e sua concretude, ontológico, onde encontra significado no controle físico (materialidade), simbólico (imaterialidade) e de 'espaço vivido' (conjugando as duas possibilidades). Salienta ainda que as concepções devem sempre estar associadas, o que depreende uma nova categorização dessa relação:

[...] que se estende desde a indistinção até a completa separação entre eles.
[...] teríamos desde a territorialidade como uma concepção mais ampla do que território até a territorialidade como algo mais restrito, uma simples 'dimensão' de território, passando pela abordagem diferenciadora, que separa e distingue claramente territorialidade e território" (HAESBAERT, 2007, P. 26).

Comparativamente a Saquet (2010), pode-se observar uma distinção de conceitos, pois suas percepções de territorialidade estão mais centradas na perspectiva do processo de territorialização determinado pela passagem do tempo. Argumenta que, no seu entendimento, por ser este um dos "produtos socioespaciais do movimento e das contradições sociais, sob forças econômicas, políticas e culturais, que determinam as diferentes territorialidades, no tempo e no espaço", pode-se identificar no movimento de circulação e reprodução do capital as definições de territorialidade e territorialização (SAQUET, 2010, p. 127).

Reforça essa ideia, na contemporaneidade, a construção de Favareto (2020) discorrendo sobre o território, definindo-o como uma categoria síntese. Na sua percepção, é a dimensão que permite articulações entre diferentes escalas e dimensões internas à percepção do capitalismo contemporâneo. Dessa forma, conseqüentemente, o território seria um termo de extrema abrangência que permitiria diferentes ordens de interdependência entre o local e o extra local. Nessa percepção endógena e exógena, o autor se permite considerar que nenhum território é autônomo, isolado e alienado, pois é também espaço de manifestações externas, mas não somente. As forças exógenas coexistem as forças sociais em disputa dentro e fora dos territórios e essas absorvem e interagem através do local com todos os demais processos que nele irão incidir. (FAVARETO, 2020)

Ao que deixa transparecer, esses vínculos já estavam associados aos conceitos de multiterritorialidade de Haesbaert (2007), pois identificam posicionamentos que conectam as noções que têm-se sobre o conjunto de diferentes territórios (territórios múltiplos) e as possibilidades de se perceber uma multiplicidade de territórios (multiterritorialidade). O autor



diferencia muito bem essas definições, pois liga a ideia de multiplicidade de territórios, mais conectadas as visões capitalistas, com os “territórios-zona”, considerados os mais tradicionais, e os “territórios-rede”, ligados a fluidez e a mobilidade, sempre relacionado ao tipo de poder envolvido e as relações entre os sujeitos (HAESBAERT, 2007, p. 29), exemplificados, respectivamente, pelos territórios de controle político, convivendo na contemporaneidade com os territórios do narcotráfico ou de grandes conglomerados multinacionais.

As abordagens realizadas pelos autores supracitados, então, possuem visões que convergem em diversos pontos e ajudam a desenhar um conceito válido de território, composto por um substrato, uma base, uma forma inicial e também uma camada formada pelos atores e pelas forças diversas que eles estabelecem e pelas quais afirmam seus poderes. Esta segunda camada, chamada de território construído ou usado, e até mesmo multi territórios, também trazem consigo os elementos simbólicos, imateriais, que os caracterizam.

Território em disputa: do ciclo ferroviário a contemporaneidade

A segunda metade do século XX, no Brasil, foi caracterizada por um processo de valorização intensa do transporte rodoviário, evidenciada pela extensão de rodovias interurbanas e, também, da indústria automotiva. Esse incentivo crescente foi inversamente proporcional à existência de uma realidade ferroviária no país, ao passo que no ano de 1997, ocorreu o repasse da malha ferroviária para a iniciativa privada. Essa ação é decorrente de um processo pois já havia uma redução considerável de movimento no transporte de passageiros e, também, de cargas.

A percepção de um enfraquecimento do uso do modal, assim como das condições em que ele funcionava, eram o prenúncio de uma mudança de realidade também para a população que vivia da realidade ferroviária em Santa Maria, ao final dos anos 1990. Desde o período de repasse à iniciativa privada, houve um rearranjo dos quadros de funcionários e das prioridades desse transporte. Diversos trechos foram descontinuados, pararam de funcionar. As estações de trem de diversas cidades próximas a Santa Maria ruíram, foram abandonadas ou deixadas para saques. Algumas foram repassadas para os municípios, que passaram a geri-las, independentemente, para outros usos.



A desmobilização econômica parcial deste modal, ativo ainda hoje para transporte de cargas específicas, como combustíveis e grãos, gerou também um desmonte da sociedade e da cultura que foi criada no entorno dos trilhos. As camadas da população que viviam dos trens foram envelhecendo, sem renovação. O dia a dia dos serviços urbanos, como hotéis e restaurantes, que tempos atrás davam apoio a esta rede de trens, também foi severamente reduzido ou findado.

Estabeleceu-se, assim, uma lacuna próxima à virada do século XX para o XXI em relação ao espaço que era o suporte para que o território ferroviário de Santa Maria se mantivesse. Os atores relacionados à ferrovia deixaram de ser relevantes, passaram a outras atividades ou redirecionaram seus esforços. O abandono percebido nas áreas próximas à ferrovia, antes tão pujantes, mostraram por um lado desinteresse, perda da função. Por outro lado, contudo, começam a mostrar uma nova disputa por esse território dado, uma base sobre a qual se desenvolverá uma nova realidade, não mais ferroviária.

Recentemente, no início do ano de 2021, ocorreu o lançamento, por parte do poder executivo municipal de Santa Maria, de um projeto intitulado Distrito Criativo Centro-Gare. Trata-se de um conjunto de ações capitaneadas pelo poder público, mas envolvendo diversos outros atores, com o objetivo de refuncionalizar e revalorizar parte das áreas criadas pelo ciclo ferroviário na cidade. Segundo o próprio sítio eletrônico do projeto “... [Os distritos criativos] são territórios onde as pessoas desejam viver, trabalhar e se divertir porque ali sentem pulsar autenticidade, movimento, transformação e inspiração.” (DISTRITO CENTRO-GARE, 2023). As ações são baseadas em intervenções na infraestrutura urbana e também em pontos nodais chaves para a área, como a própria estação ferroviária da cidade. Mais do que isso, uma série de atividades com o objetivo de ativar setores da economia que trabalhem com a criatividade estão sendo propostas para o local, interferindo na realidade posta.

Mesmo em se tratando de um período de instalação muito recente, percebe-se uma alteração nas dinâmicas locais, com o aumento de atividades de alimentação, indústria criativa e turismo. Os atores locais estão mudando, construindo talvez um novo território sobre o espaço da sociedade ferroviária. Os sinais que são percebidos, neste momento, são de uma mudança de protagonistas nesta área da cidade. Espera-se que tanto esses atores como as forças reguladoras do município consigam ser capazes de viabilizar a vitalidade pretendida sem transformar a cultura ferroviária local em um cenário apenas.



Considerações finais

No exposto, quando da conformação do foco da análise, pode-se, de diversas maneiras, vincular os termos com os diferentes autores, associando a ideia de construção, desconstrução e tentativas de (re)construção dos territórios ferroviários. Salienta-se, entretanto, que as relações de poder produzidas no território funcional por meio do simbólico (HAESBAERT, 2005) transparecem os jogos de forças e, muito claramente, a dominação de opostos, resultando no território dado um território construído (PECQUEUR, 2005). Estabelece-se um período de análise predeterminado, de passagem no tempo (SAQUET, 2010), onde se dá a implementação de um território, chamado de ferroviário. Porém, o território dado, o espaço configurado, como nos traz Favareto (2020), não é isolado e alienado, pois é produto das manifestações externas, sejam forças econômicas, sociais e culturais, locais ou não, pois são decorrentes de um processo, de um movimento que nos leva a outros diversos territórios ou multiterritorialidades (HAESBAERT, 2007). Esses movimentos, desejos e influências interferem de diversas maneiras nas suas conformações.

No caso analisado, o movimento macroestrutural da economia, em primeiro momento nacional, de incentivo a uma nova lógica de construção de poder e interesse, vai se transferir para um outro território, o rodoviário, reduzindo os “interesses” ao território ferroviário considerado. Chama atenção a necessária construção dos territórios-rede (HAESBAERT, 2007), de influência, de novas ideias, de forças simbólicas que antecedem a conformação dos territórios-zona que irão se espacializar e se representar como produtos de forças socioespaciais decorrentes desse movimento.

Enfim, nessa constante (re)construção dos espaços (RAFFESTIN, 1993), percebe-se um território ferroviário (re)inventado ou lançado novamente em foco, com nova roupagem, agora com a ideia de (re)valorizar e (re)funcionalizar esses territórios (des)construídos. O distrito criativo, apesar do seu apelo discursivo voltado a uma retomada identitária de uma época, de um território “perdido”, pode, também, carregar um produto de forças contrárias, ou luta de forças por poder, para conformar um novo território. O agora Distrito Criativo, ou território criativo, travestido de autenticidade, pode carregar nesse novo movimento uma justificativa de circulação e reprodução do capital definindo uma nova territorialidade e territorialização. As suas forças de conformação não são, necessariamente, alienadas.



Referências

Belém, J. **História do Município de Santa Maria - 1797/1933**. 3 ed. Santa Maria: Editora da UFSM, 2000.

Beltrão, R. **Cronologia Histórica de Santa Maria e do Extinto Município de São Martinho** (2nd ed., Vol. 1). Santa Maria: Editora Palotti, 1979.

Costa Beber, C. **Santa Maria 200 anos: história da economia do município**. Santa Maria: Editora Palotti, 1998.

Dias, J. R. de S. **Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil meridional**. São Paulo: Editora Rios, 1986.

Favareto, A.. **Multiescalaridade e multidimensionalidade nas políticas e nos processos de desenvolvimento territorial –acelerar a transição de paradigmas**. In: SILVEIRA, R.; Deponti, C. (Org). *Desenvolvimento regional: processos, políticas e transformações territoriais*. São Carlos: Pedro & João Editores, 2020.

Finger, A. E. **Um Século de Estradas de Ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Brasília: Universidade de Brasília, 2013.

Haesbaert, R. **Da desterritorialização à multiterritorialidade**. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. São Paulo: USP, 2005. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Teoriaymetodo/Conceptuales/19.pdf> Acesso em: 31 maio 2023.

_____. **O mito das desterritorialização: do ‘fim dos territórios’ à multiterritorialidade**. 2ª ed. Rio de Janeiro, RJ: Bertrand Brasil, 2006.

_____. **Território e multiterritorialidade: um debate**. GEOgraphia. Revista do Programa de Pós-Graduação em geografia da UFF. Vol IX. Nº 17. Niteroi, RJ: UFF, 2007.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Estadual (IPHAE). **Patrimônio ferroviário do Rio Grande do Sul: inventário das estações 1874-1959**. Porto Alegre: IPHAE, 2002. 584 p.



Machado, M. K. **A presença do exército e da aeronáutica na organização espacial de Santa Maria – RS.** Dissertação. Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, 2008.

Marchiori, J. N.; Noal Filho, V. A. (organizadores). **Santa Maria: relatos e impressões de viagem.** 1 ed. Santa Maria: Editora da UFSM, 1997.

Mello, L. F. da S. **O pensamento utópico e a produção do espaço social: a cooperativa de consumo dos empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.** Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional), UFRGS. Porto Alegre: UFRGS, 2010.

Pecqueur, B. **O Desenvolvimento Territorial: uma nova abordagem dos processos de desenvolvimento para as economias do sul.** Raízes, Campina Grande, Vol. 24, nºs 01 e 02, p. 10–22, jan./dez. 2005. Disponível em: <http://raizes.revistas.ufcg.edu.br/index.php/raizes/article/view/243/225> Acesso em: 25 maio 2023.

Queruz, F.; Guma, J. L. **Memória, fragmentos, patrimônio: relação dos ciclos de desenvolvimento urbano de santa maria com seus testemunhos edificadas.** In: Anais do XIX Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional - ANPUR. Blumenau: ANPUR, 2022. Disponível em: https://www.sisgeenco.com.br/anais/enanpur/2022/arquivos/GT11_SEM_740_468_20211215180347.pdf Acesso em: 26 maio 2023.

Raffestin, C. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Editora Ática, 1993.

Santos, M. **O retorno do território.** In: Santos, M. ; Souza, M. A. A.; Silveira, M. L. (Eds.), Território: globalização e fragmentação. 4 ed. pp. 15–20. São Paulo: Ed. HUCITEC / ANPUR, 1998.

Saquet, Marco Aurélio. **Abordagens e concepções de território.** 2ª ed. São Paulo, SP: 2010.