

RELAÇÕES E TRANSFORMAÇÕES SOCIOECONÔMICAS DO BAIRRO ITARARÉ EM SANTA MARIA/RS ATRAVÉS DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA REDE FÉRREA

Elvis Albert Robe Wandscheer¹

Renata Ferrari²

Marcelino de Souza³

Resumo

O presente trabalho tem como objetivo focar a evolução e transformação socioeconômica do bairro Itararé, situado no município de Santa Maria/RS, buscando a compreensão das transformações socioeconômicas do mesmo, na qual as mudanças nos projetos políticos nacionais provocaram impactos diretos ao espaço local, tanto na instalação da rede ferroviária quanto na posterior desaceleração do projeto ferroviário nacional e conseqüente encerramentos das atividades. Metodologicamente, a pesquisa parte de dados obtidos em pesquisas de campo realizadas em 2006, na qual aplicou-se questionários semi-estruturados a órgãos e a comunidade local. A estas informações somam-se os dados de fontes secundárias, além de observações efetuadas durante as saídas de campo. Através dessa pesquisa foi possível a constatação de problemas voltados à desestruturação da economia do bairro que veio a torná-la carente e altamente dependente de outras áreas do município e não raro, de outros espaços situados nas proximidades. Nesse sentido apontam-se como principais problemáticas a carência de projetos e ações voltados a geração de emprego, renda e assistência a população local.

Palavras-Chave: Transformações - Rede Férrea - Itararé

1. Introdução

Conhecida como o coração do Rio Grande do Sul, em função de estar situada no centro do estado, a cidade de Santa Maria constitui-se no maior pólo econômico da região centro do estado e está rodeada por montanhas da Serra

¹ Geógrafo e Acadêmico do curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) e Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Rural da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PGDR/UFRGS). Bolsista CAPES. Endereço: Rua Barão do Amazonas, 1066, AP. 01, Bairro Jardim Botânico, Porto Alegre - RS. e-mail: elvishz@yahoo.com.br

² Geógrafa, Mestranda em Geomática na Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). e-mail: renatageo2003@yahoo.com.br

³ Professor adjunto do departamento de Ciências Econômicas e do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Rural da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (FCE/PGDR/UFRGS). e-mail: marcelino.souza@uol.com.br

Geral, distancia-se 290 Km da capital gaúcha Porto Alegre e sua população atualmente é de 263.403 habitantes (IBGE, 2007).

O bairro Itararé está situado no município de Santa Maria/RS, e em função deste bairro, o município passou a constituir-se num dos municípios brasileiros na qual a economia possuía uma estreita relação para com as políticas nacionais de interligação sócio-espacial no território nacional.

O bairro Itararé, dada a sua história econômica diferenciada dos demais bairros do município de Santa Maria, caracterizava-se enquanto pólo econômico do município, alojando uma parcela significativa da população do município que possuía alto poder aquisitivo, dado os elevados níveis de renda oriundos da empresa ferroviária local.

Contudo, a partir do fechamento das oficinas em torno dos anos 90 e o encerramento das atividades mais precisamente em 1997, o bairro Itararé passa a enfrentar uma nova realidade, na qual, a inexistência de investimentos privados e a ausência de investimentos públicos, estabelecem uma nova realidade, na qual, o próprio município busca, a mais de uma década, alternativas econômicas para sanar as dificuldades existentes, mas que até o presente momento, apresenta poucas alternativas econômicas para alterar este cenário. Nesse sentido, as profundas mudanças do mundo, sobretudo nas últimas décadas do século XX, demonstram que as questões econômicas detêm a primazia, e as grandes corporações demonstram cada vez mais influência e poder sobre os espaços (Brum, 1999).

Assim, a mais de dez anos, a realidade que tem se observado no bairro Itararé é a retração econômica e a incapacidade de alteração desta realidade através dos potenciais existentes no âmbito local. Dessa forma, ao encerrarem-se as atividades, os indivíduos e famílias locais, compostos em sua ampla maioria em ferroviários, perderam os seus postos de trabalho e passaram a compor um dos maiores grupos de desempregados de Santa Maria.

Uma das poucas alternativas viáveis que tem se apresentado viável nos diagnósticos públicos até aqui efetuados apontam para a atividade turística enquanto opção ao espaço local, principalmente em função da herança da

estrutura da via férrea e os monumentos existentes na área, mas que até o presente momento, segundo a população não tem influenciado no cotidiano da população local.

Ainda no tocante ao potencial turístico, destaca-se à estrutura peculiar de delimitação dos traçados do bairro, que se apresenta entre a Serra Geral e as antigas instalações da rede ferroviária de forma bem definida, estrutura esta que se consolidou ao longo dos anos de acordo com a evolução e demanda da rede ferroviária por funcionários. Este fato ampliaria o leque de alternativas econômicas no local através de iniciativas turísticas voltadas a memória histórica nacional, valorizando o espaço local no próprio planejamento público da área. Contudo, este potencial vai de encontro às problemáticas locais, problemáticas estas que foram tomadas como hipóteses que impedem a alteração do quadro estático de dificuldade na qual o bairro encontra-se inserido.

Destarte, o presente trabalho tem como objetivo focar a evolução e transformação socioeconômica do bairro Itararé, situado no município de Santa Maria/RS, buscando a compreensão das transformações pelas quais o mesmo passou da instalação da rede ferroviária até a desaceleração do projeto ferroviário nacional e posterior encerramentos das atividades do mesmo.

Nesse trabalho a fim de alcançar os resultados propostos, efetuou-se considerações metodológicas que levaram à divisão do trabalho em três etapas. A primeira etapa consistiu-se em uma ampla revisão bibliográfica pertinente ao assunto através de literaturas acerca do bairro Itararé, ou através de órgãos públicos como o IBGE e a FEE, ou então de órgãos locais como a Sociedade de Amigos do Itararé (SAI), órgão na qual se encontram registros históricos e membros inseridos na discussão acerca da problemática do planejamento urbano local e que, portanto, acompanharam o processo de evolução e permanecem no debate quanto ao atual quadro na qual o bairro Itararé encontra-se inserido.

Uma segunda etapa foi baseada em levantamentos amostrais de informações referentes ao bairro focado. Desta forma, foram aplicados questionários junto aos habitantes locais investigando questões no âmbito da questão econômica local e a sua evolução histórica, bem como, a sua situação

atual no âmbito municipal e estadual. Essas indagações, complementadas pelas fontes secundárias permitiram a obtenção de subsídios que indicaram a atual situação do bairro Itararé.

A última etapa constituiu-se na análise dos dados, procurando fornecer um tratamento estatístico via gráficos e tabelas os quais permitiram realizar a interpretação e análise das informações obtidas e assim, elaborar o diagnóstico e o prognóstico econômico do bairro em estudo, estabelecendo ainda perspectivas e/ou alternativas de melhorias que possam ser efetuadas para proporcionar no local.

2. Objetivos e funções da ferrovia frente a sua relevância ao poder público

O início da ocupação do bairro se deu em função da malha ferroviária, ainda que o pioneirismo não tenha ficado a cargo desta, mas sim efetuado a barco ou a cavalo, por alguns indivíduos que pretendiam explorar da forma mais lucrativa possível aquele local. Segundo memórias da Secretaria do Estado da Cultura (2002, p. 25):

[...] preocupações de ordem econômica e militar pressionavam os mandatários do Império, no sentido de facilitar o transporte de tropas, gêneros alimentícios e mercadorias de toda ordem. Além, é claro, do indispensável trânsito de passageiros.

Dessa forma, conforme Secretaria do Estado da Cultura (2002, p. 25):

Já em 1835, o regente do Império Padre Diogo Antônio Feijó, sancionou o decreto nº 101, que autorizava o governo “a conceder a uma ou mais companhias que fizessem uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro para as Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia carta de privilégios exclusiva pelo espaço de quarenta anos, para o uso de carros para o transporte de gêneros e passageiros.” E, em 1872, o engenheiro J. Ewbank da Câmara apresentou, ao governo imperial, um plano ferroviário, prevendo a construção de quatro linhas que atravessariam o Rio Grande, interligando-o de norte a sul, leste a oeste.

A rede ferroviária instaurada em Santa Maria teve o intuito de articular este meio de transporte no estado, uma vez que o município está situado no centro do mesmo, além de é claro, acrescer melhorias de acesso ao local, que desde sua constituição teve sempre um embrião militar incluso no espaço.

Assim sendo, a manutenção e evolução do bairro sempre esteve muito ligada a forma como se deu a evolução da linha férrea no município, cabendo ressaltar a importância que os moradores apontaram para a evolução do bairro Itararé, lembrando a importância da confluência das linhas neste local, citando como forte influencia neste, o ponto de encontro em que a estação se tornou, uma vez que muitas pessoas dirigiam-se até a estação com o fim de vislumbrar os indivíduos que percorreriam os trajetos efetuados pelas linhas férreas, ou até mesmo o fato de “simplesmente” visualizar a partida ou chegada dos trens.

Este bairro se constituiu ao longo da história num bairro essencialmente ferroviário, no entanto, após 1997 em função da privatização⁴, este acabou por ficar totalmente abandonado, deste modo, o bairro que possuía outrora certa independência, pelo fato de ter tido uma infra-estrutura própria, em função do grande volume de capital que circulava pelo local e, pela autonomia que esta formação estrutural de um sub-centro de comércio, serviços e equipamentos urbanos básicos lhe deu, viu um impacto negativo no espaço além da crescente carência em relação aos demais setores do município, principalmente o central.

Cabe salientar que o bairro construiu ao longo de sua trajetória histórica vários estabelecimentos comerciais, de ensino, dentre outros elementos importantes na infra-estrutura urbana, porém a sua realidade estrutural não condiz com sua realidade atual, na qual a própria evolução demográfica apresenta decréscimo de indivíduos, além da elevação na média de idade populacional. Além disso, a pouca preocupação com o meio ambiente e a inexistência de áreas de lazer como, por exemplo, praças, jardins e até mesmo quadras de esporte contemplam um quadro de problemático no local. Conforme Santos (1977, p. 81)

⁴ Desde a década de 1990, com o objetivo de tornar “eficientes” os patrimônios privatizados o estado desencadeou um processo de privatização que gerou impactos negativos a uma grande parcela da população, dentre as quais encontra-se o caso do bairro Itararé em Santa Maria/RS. Ver mais em Gracioli, 2007.

estes seriam reflexos da evolução do espaço dadas às demandas sociais que existiam e que ainda existem na atualidade, assim:

[...] as dinâmicas sociais que criam e transformam as formas [...] imagem invertida que impede de apreender a realidade se não se faz intervir a História [...] somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço, e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social.

Dessa forma, a problemática local, é vista, muito mais como reflexo das alterações que tem ocorrido na passagem do século XX para o XXI, nas quais as sociedades sofrem constantes alterações, construindo e destruindo espaços e territórios, visando única e exclusivamente a problemática econômica que encontra-se por trás dos interesses capitalistas. Rückert (2003, p. 15-16) neste sentido efetua a seguinte afirmação:

De uma forma geral, aceita-se que o território como um todo é a dimensão espacial concreta da síntese das múltiplas determinações da formação social capitalista. O território é assim, o espaço concreto das relações sociais. Os homens, diferenciados em classes sociais, estão a cada dia escrevendo sua história que é ao mesmo tempo, a história do trabalho produtivo e a história do território. As forças produtivas, no decorrer dos processos econômicos-sociais, é que conformam o território, imprimindo-lhe as características inerentes às classes sociais e ao tempo presentes.

Esta realidade apontada demonstra uma desigualdade inter-urbana, que se manifesta na conformação espacial de muitas cidades brasileiras, contudo, o elemento mais marcante é a influência que a economia voltada a via férrea representou e ainda representa ao espaço local, de forma a afetar a realidade local, mesmo após o encerramento das atividades da mesma.

4. Formação Histórica do Bairro Itararé

Conforme IPHAN (2006) foi em 1957 que a RFFSA - Rede Ferroviária Federal S/A - foi fundada através da Lei 3.115, de 16 de março de 1957. A estatal foi resultado da fusão de várias empresas ferroviárias, que já eram notórias pela sua trajetória histórica a décadas, constituindo-se em dezoito ferrovias regionais. Contudo, houve outras que não integraram a RFFSA, em função de estarem sob regime especial de administração ou então, arrendadas aos governos estaduais, como a Estrada de Ferro Santa Catarina e a Viação Férrea Rio Grande do Sul, caso da viação férrea de Santa Maria.

Porém, mesmo com a expansão da importância da viação férrea e logo, de seu potencial econômico, fora somente em 17 de agosto de 1965 que, através da criação do Rotter Clube de Santa Maria com a SAI, onde os moradores se reuniam e discutiam os problemas do bairro, a partir de então, o mesmo, passou a obter significativas melhorias no tocante a infra-estrutura local, sempre contando com o auxílio dos diversos grupos econômicos inseridos na comunidade do bairro. As mudanças mais significativas dizem respeito ao saneamento básico, dentre as quais destacam-se: a água nas vilas e a rede de esgoto do bairro. Além destes, cabe salientar ainda a iluminação e o calçamento da maior parcela das ruas do Itararé.

Contudo, com o passar dos anos as políticas econômicas desenvolvidas pelo Estado brasileiro passou a não mais valorizar o transporte ferroviário. O desenvolvimento a partir de então dar-se-ia através das rodovias. Em torno dos anos 90 as oficinas foram fechadas, inclusive no bairro Itararé em Santa Maria, ocasionando a falência e expulsão de diversas famílias do local.

O marco da finalização das atividades da estação férrea e conseqüentemente das atividades econômicas do bairro Itararé datam de 1997, a partir de quando, o bairro passa a alterar sua dinâmica, de espaço de dinamismo econômico e ponto de referência no município, ainda que já em decadência a quase uma década, a espaço de segregação, na qual atualmente a maioria dos moradores constitui-se em ex-funcionários da viação férrea ou parentes diretos desses trabalhadores e constituem-se em áreas nas quais a disponibilidade de

imóveis é ampla e onde os imóveis são geralmente, vendidos a valores abaixo dos valores de mercado.

A realidade dessa evolução histórica da viação férrea, conforme IPHAN (2006) ocorreu da seguinte forma:

A Rede Ferroviária tinha como objetivo promover o desenvolvimento sócio-econômico através da exploração do transporte ferroviário. A rede esteve em atividade por pouco mais de 40 anos, até suas ferrovias serem desestatizadas, uma a uma, pelo governo Fernando Henrique Cardoso, em 1998, ano de sua liquidação. Antes de ser liquidada... a RFFSA incorporou ao seu patrimônio a Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), cuja malha ferroviária foi posteriormente privatizada.

Atualmente o bairro busca utilizar a infra-estrutura e os monumentos existentes enquanto pontos turísticos, porém, devido ao fato de serem pouco explorados, divulgados e principalmente mal conservados pelo poder público, não constituem-se em potencial econômico ao bairro, constituindo-se apenas enquanto elementos de orgulho local.

O principal monumento de acordo com a própria opinião pública é o Monumento aos Ferroviários, criado em 1930, em função da revolução de 30, na qual os ferroviários levaram de trem Getúlio Vargas ao Rio e o governador Flores da Cunha em reconhecimento ao ato, mandou construir esse monumento em homenagem aos ferroviários.

A realidade atual apresenta, a exemplo de outras áreas tais como Diamantina em Minas Gerais⁵, a desvalorização do transporte ferroviário, mesmo diante das vantagens que o mesmo é capaz de oferecer, tais como o menor custo no transporte e a diminuição considerável dos gastos com recuperação de asfaltos nas rodovias, cumprindo assim, apenas o papel de memória histórica. Memória esta, de uma realidade que foi próspera, mas que com as mudanças nos rumos políticos no campo dos transportes, provocou as atuais dificuldades econômicas vivenciadas pelo bairro que se encontra sem alternativa econômica capaz de dinamizar a economia do espaço local.

⁵ Serras da Canastra e do Cipó e região de Diamantina tem buscado a qualificação de roteiros turísticos, projetando Diamantina e seu valor turístico afim de fomentar o Desenvolvimento Local através de iniciativas tais com estas.

5. A População do Bairro Itararé

Todo e qualquer local é fruto do tempo e do espaço na qual ele está inserido, sobretudo em função das políticas econômicas efetuadas ao longo de sua configuração. Assim, além da sua infra-estrutura também estão ali consolidadas as suas superestruturas, aquelas que foram grandes responsáveis pela configuração sócio-espaçial, através principalmente da formação local originada através do processo histórico.

A construção histórica tanto no plano nacional, quanto estadual e municipal da trajetória deste bairro, até o atual quadro de retrocesso econômico pela qual o mesmo vem passando, de acordo com relatos e registros históricos dos documentos do presidente da Sociedade Amigos do Itararé (SAI), uma das entidades mais importantes no tocante a história do bairro demonstram que no início do século XX, a instalação das viações férreas no bairro ligando Santa Maria a São Paulo, proporcionou ao bairro um crescimento econômico até aquele momento sem precedentes no município, situando-se inclusive entre um dos maiores do estado no período.

A partir da finalização da via férrea e conseqüentemente da estação de Santa Maria, o bairro Itararé passou a ser o primeiro bairro no município a abrigar moradores de origem judaica, dado o alto poder aquisitivo da população que ali passava, esses juntamente com italianos que residiam em pequenos municípios no entorno de Santa Maria passaram a instalar pequenos comércio dos mais diversos ramos nas proximidades.

Contudo, o espírito empreendedor no bairro Itararé não constituiu-se em especialidade italiana e judaica, mas também alemã, pois coube aos alemães instalarem no bairro as primeiras fábricas locais de bebidas, calçados, bolachas e de café (estas últimas que acabaram sendo destruídas durante a II Guerra Mundial). Foram estas atividades fabris que conforme relatos da própria população, foram responsáveis pela manutenção da população naquele espaço. Ainda que de forma diferenciada dos judeus e italianos que investiram no

comércio, os alemães também obtiveram sucesso econômico no local e o mesmo pode ser visualizado até a atualidade pela origem da população local (tabela 1).

ORIGEM	QUANTIDADE (%)
Italianos	28,00%
Outros	27,00%
Alemães	22,00%
Portugueses	13,00%
Africanos	6,00%
Espanhóis	4,00%
TOTAL	100,00%

Tabela 1: **Origem Étnica da População do Bairro Itararé**
Fonte: SAI, 2006.

Esta nova configuração da população local ocasionada em função do fomento das atividades econômicas locais daquele período fora determinante na configuração da origem da população local até os dias de hoje, uma vez que na atualidade os italianos e alemães perfazem 50% do total de habitantes locais, em contrapartida aos 50% restantes, que constituem-se em habitantes de outras origens.

É bem verdade que as atividades comerciais de italianos na época fora bem sucedida, porém, outro fato teve grande influência sobre essa configuração da população que vemos atualmente. Durante a década de 1930 as oficinas da aviação férrea estavam localizadas na cidade de Garibaldi-RS, da qual foram transferidas para Santa Maria, mais precisamente para o bairro Itararé, local de onde vieram milhares de famílias que se instalaram no local em razão da introdução da estação.

Posteriormente a este fato, foi criado a Sociedade Recreativa Ferroviária 21 de Abril pelo grupo de ferroviários, sendo que esse clube teve grande importância e representatividade para o bairro na época e, atualmente como praticamente todos os prédios comerciais e fábricas existente que encontram-se em sua maior parcela desativados. Juntamente com esta, foram criadas várias

igrejas e escolas que em função da crescente demanda dos grupos mais influentes economicamente no bairro ali existente por essas instituições, buscaram a instalação das mesmas.

Ainda quanto a população local deste período, cabe salientar que muitos deles investiam vultosas quantias no espaço local, principalmente visando o promissor futuro econômico do bairro, futuro este que não concretizou-se e pelo contrário caracteriza-se atualmente enquanto área deprimida economicamente do município de Santa Maria/RS.

Dessa forma, existe na atualidade uma problemática referente a novas alternativas de geração de renda a população local, uma vez que a evolução histórica de ascensão e decadência do bairro gerou grande impacto inclusive ao município. Logo, aparecem problemas tais como: o que fazer com as pessoas que ali se encontram? Quais seriam as alternativas visadas enquanto alternativas socioeconômicas ao local? Como seria possível estruturar uma rede de proteção social, sobretudo dado o demonstrativo de envelhecimento da população.

6. Contextualização da Realidade Socioeconômica

Conforme dados do censo do IBGE (2000) o Itararé é um dos bairros mais populosos de Santa Maria, abrigando 4.776 homens e 5.347 mulheres, totalizando 10.123 pessoas, no entanto tal situação passou e ainda vem passando por um lento e gradual decréscimo populacional (tanto absoluto quanto em densidade demográfica) em função do baixo crescimento do bairro, que segundo Figueiredo (2001, p. 28):

...estima-se a população do bairro Itararé no ano de 1983 com 8.384 habitantes, sendo que no ano de 1996 é de 9.997, com uma área total de 2.900 Km² e uma densidade demográfica em 1996 de 3.447 habitantes por Km². Observa-se então que o Bairro Itararé em comparação aos outros bairros de Santa Maria apresentou um baixo crescimento de sua população entre os anos de 1983 e 1996, sendo que esta realidade se reflete hoje, pois a maioria de sua população é composta por aposentados e pensionistas, onde a população jovem é muito pouco significativa.

Portanto, esse bairro denota graves problemas socioeconômicos, devendo ser alvo de constantes políticas de realocação de verbas públicas, juntamente com políticas que visem o bem estar da população e criem alternativas econômicas capazes de minimizar os impactos causados pelo final das atividades da rede ferroviária.

A situação das vilas que compõem o bairro, tanto em seus aspectos culturais quanto em seus quesitos infra-estruturais, assim como, a conjuntura socioeconômica desses é bastante divergente em relação ao restante do município de Santa Maria, pois apesar da significativa disponibilidade infra-estrutura, poucos investimentos recentes tem ocorrido ao contrário do que se visualiza na maior parte dos outros bairros, sobretudo no tocante a contratação de mão-de-obra no setor terciário, grande potencial do município. O gráfico 1 abaixo, reflete esta realidade, na qual percebe-se a maioria dos habitantes locais compostos por pessoas com mais de 50 anos, dentre os quais a grande maioria constituem-se em ex-ferroviários.

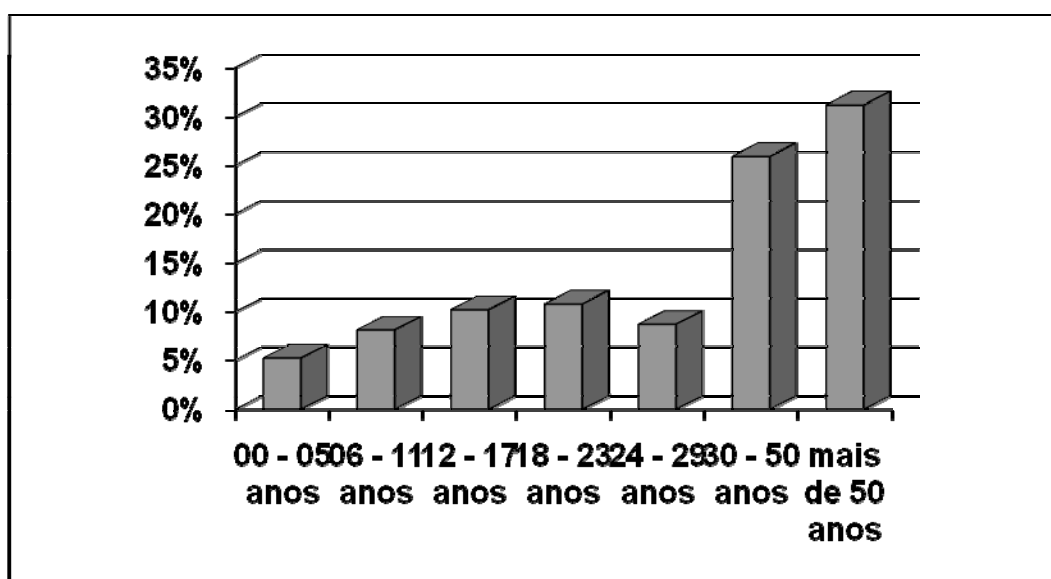


Gráfico 1: **Distribuição da População por Faixa Etária do Bairro Itararé**
Fonte: Trabalho de Campo, 2006.

Pode-se assim, vislumbrar duas características socioeconômicas muito peculiares ao local: uma delas diz respeito ao aspecto cultural (resgate histórico),

na qual o resgate de uma época que marcou não só o estado do Rio Grande do Sul, mas também todo o território nacional, apresentando, portanto, potencial para a constituição de um pólo turístico.

A outra característica por sua vez refere-se ao direcionamento dos investimentos no bairro segundo as necessidades, que em função da senilidade de grande parte da população cresce nos setores de saúde para a terceira idade, políticas estas que não estão presentes no bairro. Nesse sentido, conforme Wong (2006, p. 17):

Sabe-se que a demanda por cuidados de saúde relacionada à população idosa é diferente daquela apresentada pelo resto da sociedade, devido à incapacidade e ao processo degenerativo, que requerem grandes gastos em equipamentos, medicamentos e recursos humanos capacitados. A magnitude do aumento dos custos da assistência à saúde, em função do envelhecimento da população, advém, em parte, da proporção de idosos com problemas crônicos (ou seja, com necessidades permanentes de atenção à saúde).

Quanto a atual perspectiva da economia local, o setor terciário constitui-se ainda hoje no setor mais expressivo de sua economia, sobretudo em função do passado do mesmo, na qual fomentou-se uma considerável infra-estrutura e que, no entanto, dada a realidade atual, não remete mais a economia local a um espaço significativo na economia de Santa Maria, mas que mesmo na atualidade ainda é o setor que movimenta o maior percentual de empregos no bairro. Mesmo diante dessa perspectiva, foram relatados problemas concernentes a insuficiência de produtos e serviços no âmbito local, dada a baixa demanda local. A resolução de tal problemática se dá através da disponibilização de deslocamento da população ali residente para outras áreas, realidade que acaba aumentando os custos para a aquisição de produtos e/ou serviços para os habitantes locais, além do dispêndio de tempo em decorrência desse deslocamento.

As áreas de recreação e lazer são quase inexistentes no bairro, piorando ainda mais a sua situação quando verificada a oferta da mesma voltada a população idosa. Ainda quanto a população idosa do bairro Itararé, constatou-se que o atendimento de saúde não atende as necessidades dos habitantes locais em

função da grande demanda da população, em função da existência de apenas um posto de saúde no local, denominada Santa Catarina.

Dessa forma, constatou-se que o correto entendimento das questões locais deve partir da consideração da realidade local, a partir da influência que o mesmo sofreu com a decadência e posterior encerramento das atividades do setor ferroviário, pois decorrem dessa realidade os atuais problemas visualizados, que desestruturou a economia do bairro, tornando-a carente e altamente dependente de outras áreas do município e não obstante, de municípios situados nas proximidades.

7. Considerações Finais

A acentuação das dificuldades de cunho socioeconômico ocasionadas no bairro Itararé a partir do encerramento das atividades ferroviárias, em contraposição aos tempos áureos vividos no passado, são decorrentes principalmente da diminuição do fluxo de mercadorias, pessoas e serviços ali existentes, transformando esta porção do sítio urbano numa área dependente de outros espaços próximos e principalmente de políticas oriundas do poder públicos.

A situação do Itararé é, portanto, de carência de investimentos tanto públicos quanto privados, para que a economia local possa se “reaquecer” revitalizando assim o espaço local. Além disso, é indispensável reconhecer o valor histórico da infra-estrutura que é capaz de gerar um potencial turístico de ampla relevância capaz de valorizar o local, proporcionar postos de trabalho, além de melhorias aos habitantes como um todo, mas para tanto, carecem de incentivos, planejamento e publicidade capazes de divulgar a fim de atrair fluxos turísticos.

O envelhecimento da população do bairro é outro fator de destaque no espaço local, carecendo assim, cada vez mais de investimentos na assistência a saúde da população local, além de outras necessidades tais como recreação e lazer para esse público, a fim de atender as necessidades coletivas da população.

Dessa forma, o bairro necessita de maior atenção por parte do poder público, além de projetos de atração de investimentos do setor privado, tanto para

gerar emprego, renda e assistência a população local, quanto para a sanção de problemas atualmente existentes dado o seu contexto histórico.

8. Bibliografia

BRUM, A. J. **O Desenvolvimento Econômico Brasileiro**. Ijuí: Vozes, 1999.

_____. **O Brasil no Contexto Mundial**. Ijuí: Editora da Unijuí, 2.ed. 2002.

FIGUEIREDO, V. **População e Qualidade de Vida Urbana em Santa Maria-RS, Estudo de Caso: Bairro Urlândia**. 2001. Dissertação de Mestrado - Universidade do Estado de São Paulo, São Paulo, 2001.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA (FEE). **Anuário Estatístico do Rio Grande do Sul 1990**. Porto Alegre: FEE. 1990.

GRACIOLLI, E. J. **Privatização da CSN: da luta de classes à parceria**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Banco de Dados. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 10 de Abril de 2008.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN. Disponível em: <http://br.geocities.com/alexfig1971/iphan_rffsa.htm>. Acesso em: 20 de Dezembro de 2006.

MOTA, M. (org). **Humanidades - As Tensões do Espaço: A Geografia como Ciência do Século XXI**. 41.ed. Brasília: Editora da UNB, s/d. 74 p.

RIO GRANDE DO SUL - SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA. **Memória Cidadã: Vila Belga**. Porto Alegre: Sedac/CHO. 2002. 189 p.

SANTOS, M. Sociedade e Espaço: A Formação Social como Teoria e como Método. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 54, 81 - 99, jun. 1977.

SOUZA, C. F. **Contrastes Regionais e Formações Urbanas**. Porto Alegre: Editora da UFRGS. 2000. 94 p.

WONG, L. L. R.; CARVALHO, J. A. O rápido processo de envelhecimento populacional do Brasil: sérios desafios para as políticas públicas. **Revista Brasileira de Estudos de População**. São Paulo, v. 23, n. 1, p. 5-26.