

Luiz Fernando da Silva Mello

**O ESPAÇO DO IMAGINÁRIO E O IMAGINÁRIO DO
ESPAÇO: A FERROVIA EM SANTA MARIA, RS**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

Porto Alegre, RS – Brasil

2002

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

O ESPAÇO DO IMAGINÁRIO E O IMAGINÁRIO DO ESPAÇO: A FERROVIA EM SANTA MARIA, RS

Luiz Fernando da Silva Mello

Dissertação apresentada como requisito parcial à
obtenção do grau de Mestre em Planejamento Urbano e
Regional no Programa de Pós-Graduação em
Planejamento Urbano e Regional – PROPUR,
Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS.
Orientadora: Prof^a Dra. Sandra Jathay Pesavento

Porto Alegre, RS – Brasil

2002

Ao sr. Pedro Alves de Mello

Que, como um dos artífices da ferrovia, ajudou a construir o espaço cultural ferroviário.

Meus agradecimentos

À Prof^ª Dra. Sandra Jathay Pesavento pela orientação e referência acadêmica fundamental.

À Chefia do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFSM por possibilitar meu desenvolvimento acadêmico e pessoal.

Aos Colegas do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFSM pelo esforço em assumir meus encargos didáticos.

Aos Colegas da Diretoria de Planejamento Urbano da SEPLAN/PMSM pela franca disponibilização de documentos e material cartográfico.

À Acadêmica Viviane Quadros pelo trabalho de digitalização de mapas.

Aos Professores e funcionários do PROPUR pela estrutura e apoio ao meu desenvolvimento acadêmico.

Ao Prof^º Dr. Oberon da Silva Mello pelo apoio e estímulo às discussões teórico-conceituais.

À Prof^ª Dra. Marlene da Silva Mello Dockhorn pelo incentivo e valiosas sugestões metodológicas.

À Eliane Schmitt da Silva Mello pelo apoio, constante presença e revisão final deste trabalho.

Ao Rafael Schmitt da Silva Mello pela diagramação, montagem das ilustrações e apoio incansável na edição.

e ao André Schmitt da Silva Mello pela constante e estimulante presença, motivações maiores da construção deste trabalho.

Sumário

Resumo	06
Abstract	07
1 Introdução	08
1.1 Contexto de análise.....	09
1.2 Referenciais teóricos.....	15
1.2.1 Espaço Social.....	15
1.2.2 Imaginário social.....	25
1.2.3 Imaginário, Estado e espaço.....	36
1.3 Políticas Territoriais.....	47
1.4 A Ferrovia no Rio Grande do Sul.....	52
1.5 Metodologia.....	57
2 Políticas para a ferrovia e imaginário social	61
3 O espaço do imaginário em Santa Maria	90
4 O imaginário do espaço	120
4.1 O tempo vivido.....	121
4.2 O tempo revivido e o espaço reinventado.....	133
5 Considerações finais	148
Referências bibliográficas	156
Fontes de pesquisa	158
Créditos das ilustrações	159
Anexo	160

Resumo

O espaço do imaginário e o imaginário do espaço: a ferrovia em Santa Maria, RS

Autor: Luiz Fernando da Silva Mello

Orientadora: Prof^ª Dra. Sandra Jathay Pesavento

Este estudo avalia, mediante a análise dos processos da formação da cultura de um espaço social – a cidade de Santa Maria, RS – enquanto centro ferroviário, a importância da abordagem teórica do imaginário social no desenvolvimento de aspectos teóricos e conceituais da produção do *espaço*. Essa avaliação se desenvolve por meio da busca da inteligibilidade das manifestações das representações culturais que consubstanciam o imaginário social como um conjunto de sistemas simbólicos de idéias e imagens de representação coletiva. Tal procedimento possibilitou, além da identificação de correlações entre políticas de Estado e a produção do espaço social de Santa Maria, relativizar, no campo teórico da produção do espaço urbano, a relevância do imaginário social.

Abstract

The space of the imaginary and the imaginary of the space: the railway in Santa Maria, RS

Author: Luiz Fernando da Silva Mello

Adviser: Prof. Dra. Sandra Jathay Pesavento

This study evaluates, based on the analysis of cultural formation processes in a social space – the town of Santa Maria, RS – as a railway center, the importance of a theoretical approach on the social imaginary into the development of theoretical and conceptual aspects of space production. This evaluation is carried out through a search for intelligibility of manifestations of cultural representations which constitute the social imaginary as a set of symbolic systems of ideas and images of collective representation. Such procedure made possible to relate, in the theoretical field of urban space production, the relevance of the social imaginary, in addition to the identification of co-relations between State policies and social space production in Santa Maria.

1. Introdução

Espaço, tempo e sociedade amoldam-se segundo as resultantes dos sistemas de forças físicas e sociais, definindo a cultura do espaço social. Lugar que só a linguagem metafórica parece poder traduzir a verdadeira grandeza da sua complexa geometria, a cidade contém e está contida no espaço social. Tentar desvelar uma cidade é encontrar outra e, assim, sucessivamente, seja na dimensão física, seja na dimensão abstrata. Diante disso, como tratar da cidade sem tratar das *idades* que ela contém ? Com base nessa perspectiva, este estudo busca identificar os processos e suas origens, da formação da cultura de um espaço social – a cidade de Santa Maria, RS e, mais especificamente, a “cidade ferroviária” que ela contém. Intenta-se esta caracterização mediante a busca da inteligibilidade das manifestações das representações culturais e discursos como as reportagens, as crônicas, os relatórios oficiais, os relatos pessoais e as imagens a cerca do “espaço ferroviário” e que consubstanciam o imaginário social enquanto conjunto de sistemas simbólicos de idéias e imagens de representação coletiva. Esse procedimento possibilitou identificar correlações entre políticas de Estado e a produção do espaço social de Santa Maria onde a função ferroviária desempenhou papel relevante. Também permitiu avaliar a importância dos significados das transformações não só espaciais como culturais decorrentes das disputas entre as iniciativas sociais e as determinações do Estado. Para tanto, considerou-se fundamental o desenvolvimento de aspectos teóricos e conceituais da produção do *espaço social* e seus nexos com as instâncias do *Estado* bem como a contextualização teórica do *imaginário social* nesses processos.

1.1 Contexto de análise

Esta dissertação circunscreve-se no âmbito do processo interativo entre políticas de Estado e imaginário social e, mais especificamente, entre políticas de transporte ferroviário e o imaginário social em Santa Maria, Rio Grande do Sul, a partir de 1950.

Decorrente de sua posição geográfica central no estado do Rio Grande do Sul e equidistante das fronteiras com a Argentina e Uruguai, Santa Maria, a partir de 1898, passou a ser um centro ferroviário de importante valor estratégico refletindo significativamente na economia e na cultura regional sendo que, a partir da segunda metade da década de 50, se observou gradual desestruturação desse centro. Tanto a qualificação quanto a desqualificação do espaço social de Santa Maria são empiricamente percebidas, seja por meio da evolução urbana e do uso do solo, dos relatórios oficiais e dos relatos da imprensa, ou mediante os depoimentos daqueles que vivenciaram aquele período. É nesse contexto geográfico, histórico, político e cultural que este trabalho buscará correlacionar políticas de transporte ferroviário, produção do espaço social e imaginário social.

Para tanto, este estudo desenvolve quadro teórico com referências a princípios, categorias e conceitos relativos a *Espaço Social* onde pode ser inserido o conceito de *Imaginário Social* além daqueles referentes às relações entre *Estado e o Espaço* onde se situam as políticas territoriais e de transporte.

No que se refere à delimitação do tema e à caracterização do problema, a sua explicitação exige algumas explanações que serão necessárias à elucidação do eixo temático e das tensões que identificam o problema que se pretende seja trabalhado.

Nesse sentido, cabe referir o vivenciar a cidade em suas disfunções, seus contrastes sociais, o espaço natural ainda não-transfigurado nos seus horizontes e ao mesmo tempo que estimula a memória a destacar traços de sua história e a experiência cotidiana de quem percorre os meandros de um tecido urbano que cresce hora a hora de forma orgânica em busca do espaço vital. Por outro lado, o desenvolvimento de um projeto arquitetônico valendo-se dos sonhos e limitações do proprietário, dos ideais intrínsecos do projetista, dos regulamentos normativos e legais e da interface com os órgãos fiscalizadores, permite afirmar que a distância entre a administração pública e o cidadão é muito grande principalmente pela interposição de um aparato burocrático asfixiante que entrava e desvirtua o processo de urbanização. Também, a experiência do planejamento mostra as diversas complexidades intervenientes na elaboração de propostas, desde a interação interdisciplinar até a própria

dificuldade da compreensão das responsabilidades por parte dos agentes que, em conjunto, constroem o ambiente urbano. Já numa academia, cada vez mais as discussões teóricas, as pesquisas e os projetos de extensão têm suscitado questionamentos em busca da melhor compreensão dos processos de uso e ocupação do solo para sugerir transformações que busquem a maior qualificação do espaço social.

Outro motivo relevante para a abordagem do tema está explicitado num processo que, para sua compreensão, requer contextualização. Em 1797, militares portugueses da 2^a Subdivisão Demarcadora de Limites acamparam formando um trecho de rua conhecida posteriormente como rua São Paulo e, finalmente, rua do Acampamento. Esse acampamento se constituiu no evento definitivo para a fundação de Santa Maria. O contexto geográfico foi cenário ideal para a sedimentação das migrações que consolidaram a característica terciária da cidade incrementada a partir de 1898, quando se iniciou processo de desenvolvimento do transporte ferroviário. Essa atividade gerou espaços como o da estação férrea, da Vila Belga – destinada aos ferroviários, e ainda diversos parques de oficinas com repercussões estruturais na evolução urbana da cidade como incrementos comercial e hoteleiro da Av. Rio Branco e a criação de vilas e bairros adjacentes. Esse desenvolvimento propiciou também a criação da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul que chegou a ser considerada a maior da América Latina. Essa cooperativa contribuiu com espaços de educação, de saúde, de lazer, de comércio, de indústria e outros. Portanto essa característica é componente fundamental da história e da memória de uma coletividade em cujas referências atualmente se apóia, embora tão distantes e frágeis. Para um observador circunstancial dessa história, os melhores percursos contêm cenários de arquiteturas, ruas e estruturas de aço daquele tempo. Muitos desses espaços hoje só existem na memória, nas idéias, relatos e nas fotografias amareladas. Valores e signos que não se inscrevem em nenhum espaço concreto porque foram destruídos ou descaracterizados. Um “mundo dos signos” cujos símbolos que, segundo Henri Lefebvre, se esgotam em sinais, decompõem-se em idéias abstratas e transformam-se em fantasmas. Portanto, resultado de um retraimento, tudo que não é investido de um espaço apropriado, retrocede para signos e significações inúteis.¹ Assim, tal componente é também motivadora da busca da explicitação do processo de estruturação e desestruturação do espaço social e do imaginário social de Santa Maria empiricamente observado.

¹ Lefebvre *apud* Gottdiener, M., *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: EDUSP, 1997. p.155.

A pertinência teórica do conceito de Imaginário social, neste trabalho, evidencia-se ao se contextualizar o objeto de análise no tempo, no espaço e na história. Do ponto de vista geográfico, Santa Maria por estar localizada no centro do estado à uma distância avaliada como segura em relação às fronteiras com os países do sul, foi considerada, em torno de 1900, estratégica militarmente como apoio logístico. Assim, de acordo com o planejamento militar e as políticas territoriais que consideraram a cidade ideal para o encontro de vias de transportes e comunicações, Santa Maria passou a ser um importante centro ferroviário. A transferência das oficinas e administração da *Compagnie Auxiliaire au Chemins du Fer au Brésil* de Porto Alegre para a cidade onde já funcionavam as oficinas da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana e a estrada de ferro Santa Maria-Passo Fundo veio ratificar a importância da localização. A partir destas decisões de caráter estratégico e comercial, a cidade se desenvolveu e fortaleceu principalmente as atividades comerciais e de prestação de serviço como a hotelaria. A facilitação das comunicações alterou costumes, atualizou notícias e fez com que diversas regiões rompessem o isolamento, e isso possibilitou o ingresso das populações na modernidade. Observa-se assim, que a posição geográfica, que facilitou o comércio, inicialmente de tropas, se fortaleceu com a introdução do transporte ferroviário e os telégrafos transformando a cidade num importante ponto obrigatório entre as praças comerciais da fronteira, da serra e de Porto Alegre o que trouxe importantes repercussões no empreendimento de outras atividades sócio-econômicas.

A ferrovia crescendo de importância, propiciou que, em torno de 1907, fosse contruída a Vila Belga, um dos primeiros conjuntos habitacionais do Brasil, destinada aos empregados da viação e hoje Patrimônio Arquitetônico e Cultural de Santa Maria e do estado do Rio Grande do Sul. Com a fundação, em 1913, da Cooperativa dos Empregados da VFRGS, ocorreu significativo desenvolvimento na comunidade não só ferroviária como em geral, por meio da Escola de Artes e Ofícios, Escola Santa Terezinha, Casa de Saúde, armazéns, padaria e outros equipamentos, estabelecimentos que a tornariam única em prestação de apoio social e grandeza. Para o espaço social de Santa Maria, a ferrovia com seus prédios, materiais, estruturas e sons característicos, a Vila Belga e a Cooperativa dos Empregados, com seus lugares e valores culturais, constituíram-se não só marcos referenciais de uma época como símbolos de dinamismo, de capacidade de organização e produção.

Os relatos de viajantes, intelectuais, engenheiros sanitaristas e civís como Vittorio Buccelli (1905) – *Un viaggio a Rio Grande do Sul*, João Belén (19XX) – *História do município de Santa Maria – 1797-1933*, Saturnino de Brito – *Saneamento de Santa Maria (1919)*, Saldanha Marinho, Romeu Beltrão – *Cronologia Histórica de Santa Maria e Extinto*

Município de São Martinho 1787-1930, Érico Veríssimo – *Rio Grande do Sul–Terra e Povo (1964)* , entre outros,² caracterizam um painel da evolução urbana da cidade sob diversos aspectos onde é possível identificar, no processo de construção da sociedade, notadamente com base no desenvolvimento do núcleo ferroviário local, traços do que se poderia denominar de *capital social*, ou seja, aquelas características da organização social, como confiança, normas de sistemas que contribuem para aumentar a eficiência da sociedade.³ Também neste painel, evidencia-se a força do imaginário nas narrativas e relatos, principalmente aqueles em que a nota principal é a modernidade do transporte ferroviário enquanto provocador da ebulição econômica, social e cultural da cidade. Portanto, tratam-se de aspectos que, em primeira aproximação, parecem estar presentes e podem caracterizar-se como relevantes no processo de produção e estruturação do espaço e também do imaginário social de Santa Maria.

Por sua vez, a delimitação temática decorre da constatação empírica de que o processo de desqualificação socioeconômica e cultural progressiva coincide historicamente com a desqualificação da ferrovia permitida ou provocada pela administração do Estado. Estudos comprovam que, já nas duas primeiras décadas deste século, a Viação Férrea do RS apresentava sinais de desestruturação.⁴ Já ao final da década de 50, a criação da Rede Ferroviária Federal S. A., ao agrupar as viações e centralizar a administração, contribuiu para a descaracterização das peculiaridades regionais. Por outro lado, observa-se que a política “rodoviarista”, implantada a partir do Plano de Metas (1957-1960) do governo do presidente Juscelino Kubitschek, ao redirecionar diretrizes em relação ao sistema de transporte, deflagrou um processo de valorização do sistema rodoviário em detrimento do ferroviário.⁵ Muito embora tenha havido investimentos no transporte de cargas, tal estratégia foi posteriormente ratificada pelo modelo de planejamento imposto pelo governo militar iniciado em 1964⁶ cuja característica de racionalidade econômica aparentemente contribuiu com a transfiguração, na escala local, do centro ferroviário de Santa Maria e, conseqüentemente, da comunidade envolvida como veremos no capítulo 2.

Esse processo de desmonte, deliberado ou não, ganha contornos significativos e sensíveis na comunidade durante as décadas de 1950 e 1980, principal período considerado

² Marchiori, J.N.C., Filho, V.N (org), *Santa Maria: relatos e impressões de viagem*. Santa Maria: Ed. da UFSM, 1997.

³ Putnam, R. D., *Comunidade e democracia: a experiência da Itália moderna*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1996. p.177.

⁴ Kliemann, L. H. S., *A ferrovia gaúcha e as diretrizes de “Ordem e Progresso”: 1905-1920*. In *Estudos Ibero-americanos*, II. Porto Alegre, 1977. p. 175.

⁵ Costa, W. M., *O Estado e as políticas territoriais no Brasil*. São Paulo: Contexto, 1977. p.52.

⁶ Serra, G., *O espaço natural e a forma urbana*. São Paulo: Nobel, 1987. p. 146.

para as análises a seguir desenvolvidas. Diante dessas constatações, configura-se o tema a ser abordado: *Políticas de Planejamento e Imaginário Social*.

A partir desta aparente contradição entre as atribuições do Estado, a desqualificação do espaço social e a consequente desestruturação do imaginário social, é que se identifica *o problema a ser investigado*.

Por sua vez, na complexidade do sistema urbano de Santa Maria, o objeto de estudo deste trabalho se limita ao âmbito do processo interativo entre atividades ferroviárias, o espaço e o imaginário social da cidade. As atividades ferroviárias estão aqui definidas como o conjunto de atribuições inerentes à função, tais como: transporte de passageiros e cargas, estrutura administrativa, de manutenção e de controle do sistema operacional. Também, incluem-se no caso de Santa Maria a promoção de funções como a habitacional – Vila Belga e a institucional – Cooperativa dos Empregados. O espaço social também compreende as atividades socioeconômicas e culturais enquanto resultantes da interação com o ambiente urbano. Já o imaginário social compreenderia o resultado das qualidades evocativas e perceptíveis e dos significados extras que, cumulativamente e relativizados a indivíduos, possam evocar as imagens e fatos ocorrentes no tempo e no espaço social de Santa Maria.

Posto isso, este trabalho tem como objetivos: *Contextualizar imaginário social no campo teórico da produção do espaço social e, como forma de comprovação, avaliar os impactos das ações do Estado, referentes ao setor de transporte ferroviário, no imaginário social de Santa Maria, RS*.

As constatações factuais e enfoques teóricos, acima introduzidos, permitem esboçar hipótese de explicação da estrutura do problema. Nesse sentido, as análises deverão ser desenvolvidas considerando a hipótese de que *o Estado por meio de políticas públicas relativas a transporte promoveu transformações funcionais e físicas as quais intervêm na construção imagética com repercussões fundamentais no imaginário da sociedade a ele relacionada*.

Dados o tema, o problema, os objetivos e a hipótese preliminar, destaca-se a relevância do trabalho que reside, em síntese, em buscar uma aproximação entre dois campos teóricos – o do espaço social e do imaginário social e também em tratar de questões fundamentais das relações entre políticas públicas e qualidade do ambiente urbano em que se qualifica o imaginário social que, por sua vez, pode ser determinante na qualificação ética das decisões de planejamento em suas diversas instâncias.

Mais especificamente, no âmbito do objeto de estudo, a descrição dos fenômenos, as essências desses fenômenos, a busca de suas causas e suas conseqüências para a sociedade

poderão contribuir na compreensão dos processos que transformam a cidade. Buscar entender os cenários e processos sociais nos seus diversos níveis no tempo e no espaço delimitado por este trabalho, poderá esclarecer a importância dos agentes transformadores do espaço, suas posições relativas no concerto das relações políticas, administrativas, enfim, sociais.

Entende-se também que, considerando-se os possíveis impactos socioeconômicos regionais decorrentes da implantação, desenvolvimento e posterior desestruturação do sistema de transporte ferroviário e por Santa Maria ter sido o espaço geográfico de uma das maiores concentrações de atividades deste setor na região sul do País, o recorte da realidade proposto por este trabalho contém, *a priori*, elementos essenciais e típicos para uma possível generalização. Portanto, a relevância deste trabalho está na proposição, no âmbito do objeto de estudo, do aprofundamento da pesquisa de elementos essenciais à compreensão das relações entre o Estado e cidade e suas implicações no imaginário social com base em uma hipótese fundamentada em informação factual. O interesse está nas possibilidades de contribuição para o autoconhecimento de uma comunidade – condição essencial da cidadania e no exercício metodológico da superposição de vivências da prática profissional, da prática acadêmica e da prática como cidadão.

Já o recorte temático proposto para este trabalho indica que o quadro teórico deve contemplar conceitos de *espaço*, mais especificamente *espaço social*; conceitos de *Ciência Política*, especificamente aqueles referentes a *Estado, governo, poder e legitimidade* e conceitos de *História Cultural*, que se propõe a estudar a cidade mediante suas representações e, mais especificamente, aqueles que fundamentam o campo do *imaginário* como sistema de idéias e imagens de representação coletiva e sua potencial capacidade de criar o real.⁷

Objetivando explicitar esse quadro e demonstrar organicidade e unidade lógica, referências bibliográficas, comentários e correlações sobre as teorias e os conceitos, estão a seguir apresentadas.

⁷ Pesavento, S. J., *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano - Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1999. p. 8.

1.2 Referenciais teóricos

1.2.1 Espaço social

À medida que evoluem as pesquisas que buscam compreender os processos determinantes da configuração dos espaços sociais, estas se agregam circunstancialmente, gerando novas abordagens, novas inter-relações que caracterizam cada vez mais o espaço urbano, principalmente, como um intrincado enigma dada a dificuldade de apreensão das complexas relações que se operam no interior de seus mecanismos. A desconstrução metodológica, operada nos modos de compreensão da cidade, se por um lado, permitiu o aprofundamento de certas questões, por outro, precipitou o afastamento entre fenômenos indissociáveis. A geometria dos espaços,⁸ a óptica,⁹ a física,¹⁰ por exemplo, têm sido aplicadas muitas vezes como possíveis paradigmas de análise urbana e caminham para a agregação de variáveis comportamentais, buscando medir correlações entre espaço e sensações no sentido de ultrapassar os limites das descrições e possibilidades da materialidade, tendências e probabilidades da ocorrência de fatos sociais. Também, estudos de modelos urbanos integrados buscam instrumentalizar os processos de planejamento espacial, objetivando a racionalização dos sistemas urbanos. Para tanto, necessita da identificação, ponderação e correlação das variáveis urbanas que, em última análise, caracterizam o espaço social. As críticas a esses modelos operacionais passam pelo questionamento dos paradigmas racionalistas utilizados e pela grande complexidade, entre outros aspectos.¹¹ Paralelamente, ou em tempos diferentes, abordagens econômicas, históricas, geográficas, sociais, perceptuais e cognitivas desenvolveram-se e desenvolvem--se muitas vezes, sem o viés da espacialidade que as abriga e, em sentido inverso, nem da *política*, característica inerente ao homem que, por sua vez e em última análise, determina a geometria, as funções e relações entre os espaços. Para Pesavento, uma das preocupações contemporâneas “do pensar o social” é a “crise dos paradigmas explicativos da realidade que pôs em xeque a objetividade e racionalidade das leis científicas no domínio das ciências humanas.”¹² O processo

⁸ Cf. Hillier, B. & Hanson, J., *The Social Logic of space*. Cambridge: University Press, 1989.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Wegner, M. *Operational Urban Models – State of Art*. Journal of American Planning Association, 1994. Vol 60, nº17-29.

¹² Pesavento, S. J., *Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano*. In: Estudos Históricos, nº 16, Rio de Janeiro: APDOC, 1995. p. 280.

exponencial da urbanização, notadamente nos países subdesenvolvidos, indica que “pensar o social” é fundamentalmente pensar a cidade com toda a significação da sua espacialidade. Nessa perspectiva, vamos encontrar tais “paradigmas explicativos” em propostas de teorização como o Ecologia Urbana, a Geografia e economia Urbanas além de visões estruturalistas e marxistas sobre a produção do espaço e também por concepções mais globalizantes da articulação entre sociedade e espaço notadamente propostas por Lefebvre e Castells.¹³

Tal movimento das especulações, a cerca da questão urbana, tem sido na direção da construção de uma teoria que comporte as questões relativas ao campo da sociabilidade humana e suas possibilidades de interação com o espaço físico. Observa-se que essa tentativa de convergir conhecimentos reside no fato de que relações sociais de qualquer ordem em qualquer tempo geraram e geram dimensões sociais que, em menor ou maior tempo e em menor ou maior escala, se expressaram e, constantemente, se expressam materialmente. E que, em sentido inverso, o ambiente assim gerado exerce influência nas relações sociais, existindo, portanto, um contínuo processo de realimentação entre esses dois campos. E, diante disso, as análises críticas das propostas de elucidação dessas relações demonstram que as abordagens não têm conseguido “capturar” a totalidade do fenômeno, até porque, ao nosso ver, estaria faltando conceituar-se *totalidade*. Pensamos que a busca da totalidade passa pela reflexão de Pierre Bourdieu, para quem a construção de uma teoria do espaço social implicaria romper com a tendência de privilegiar as substâncias em detrimento das relações; com a ilusão intelectualista que leva a considerar a classe teórica, construída pelo cientista, como uma classe real, um grupo efetivamente mobilizado; com o economismo que leva a reduzir o campo social, espaço multidimensional, unicamente ao campo econômico, às relações de produção econômica constituídas assim em coordenadas da posição social; e, com o objetivismo, que caminha lado a lado com o intelectualismo e que leva a ignorar as lutas simbólicas desenvolvidas nos diferentes campos e nas quais está em jogo a própria representação do mundo social e, sobretudo, a hierarquia no seio de cada um dos campos e entre os diferentes campos.¹⁴ Uma análise, mesmo que superficial, das propostas teóricas convencionais e mais recorrentes sobre a produção do espaço, permite constatar a contradição explícita entre seus pressupostos teóricos e a perspectiva proposta por Bordieu.

¹³ Análises críticas sobre teorias da produção do espaço urbano são desenvolvidas por Gottdiener, op. cit. p.35-158.

¹⁴ Bourdieu, P., *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Russel, 1989. p. 135.

Como veremos a seguir, o entendimento do que seja totalidade tem sido relativizado ou por distorções naturais da percepção, excesso de empirismo ou ainda o mais provável, pelas visões ideologizadas do mundo. Isso se evidencia pela própria rotulação das correntes de pensamento que norteiam as posições como por exemplo: “marxista”, “darwinista”, “positivista”, “estruturalista”, “Escola de Chicago”, e seus correspondentes *neo*. Ou seja, a “apreensão” em “rótulos” das correntes de pensamento pressupõe suas limitações teóricas. Assim, como para Comte (1875), as cidades seriam “órgãos reais” do organismo social, fazendo analogia biológica na qual os outros aspectos da vida social eram comparados a células, tecidos, etc. e para Spencer (1909), as relações entre forma social e função social estariam associadas ao seu conceito de competição das espécies, outros pesquisadores no pós-guerra e, até mesmo, contemporâneos, conservam uma tendência ao reducionismo biológico ou social.

Nessa retrospectiva, observa-se que a visão ecológica inicial entendia que a forma assumida pelo meio ambiente social poderia ser tratada como uma manifestação física dos processos de organização social (Spencer) ou ainda as disposições espaciais dos assentamentos urbanos representariam a acomodação da organização social a seu meio ambiente físico (Park, 1925). A limitação dessa abordagem estaria no organicismo situado na base do pensamento ecológico (Gottdiener, 1985). Anterior à 2ª Guerra Mundial, a chamada Escola de Chicago (Robert E. Park, Ernest Burgess, Roderick D. McKenzie) sugeria que os padrões urbanos deviam ser explicados pela natureza humana (Park) constituída por um “anseio biótico” que seria a origem das formas de organização espacial produzida por força darwinista social de competição e pela dimensão cultural. Assim, a interação social realizava-se mediante trocas simbólicas, de entendimentos mútuos e do exercício da liberdade de escolha – que compelia os indivíduos tanto a cooperar quanto a competir entre si.

Em suma, a Escola de Chicago colocava três asserções teóricas: a eficácia da analogia biológica; o emprego de princípios darwinianos sociais para explicar o comportamento humano e a relegação de valores simbólicos ao campo da psicologia social por serem secundários para o primado da competição econômica.¹⁵ A síntese espacial da teoria ecológica encontra-se no modelo de zonas concêntricas desenvolvido por Burgess na medida em que explicita o arranjo residencial, industrial e comercial urbanos nos termos da teoria ecológica da competição por “posição”, ou localização, onde as forças políticas e

¹⁵ Gottdiener, op. cit., p. 39, 42 e 78.

econômicas necessitam de centralidade para determinar as atividades sociais, dominando assim a hierarquia das localizações.¹⁶

Para Gottdiener, o mais ambicioso projeto teórico descoberto no pós-guerra foi a publicação, em 1950, de *Human Ecology* por Hawley que buscava articular uma teoria do espaço de assentamento. Hawley criticava a escola de Chicago no que se referia as noções de competição das espécies em favor de noções de “solidariedade orgânica”, contrapondo então, ao desenvolvimento social dependente de uma “densidade física” proposto pela escola precursora, um desenvolvimento social dependente de uma “densidade social”. Essa densidade social só poderia ocorrer com o aumento dos contatos inter-humanos cujo efeito só se produziria mediante a facilitação do movimento físico. Essa abordagem dependia do pressuposto que as interações humanas eram cooperativas, tinha uma visão conservadora do ponto de vista da adaptação e integração funcional e também era tecnologicamente determinista, na medida em que dependeria das inovações dos transportes e comunicações para explicar o crescimento e mudanças urbanas. Não considera assim os conflitos sociais, políticas de governo, organização econômica, etc.

As principais críticas aos modelos econômicos da forma urbana referem-se à consideração de que o papel primordial da organização do espaço urbano caberia ao centro histórico da cidade conforme Von Thunen, a dependência exclusiva da tecnologia (transportes e comunicações) para a determinação do valor da terra e, finalmente, as abordagens convencionais ignoram o aspecto mais fundamental do valor da terra – sua natureza social.¹⁷

Já a análise urbana marxista seria, ao mesmo tempo, um comentário econômico, político e social sobre eventos urbanos e a forma da cidade suprindo assim as deficiências das abordagens até então convencionais cujo ponto fundamental é considerar que a forma do espaço de assentamento deve estar ligada a seu modo de produção. Nessa linha de pensamento, identifica-se os *teóricos dos conflitos de classe* e os *teóricos da acumulação do capital*. Nas teorias dos conflitos de classe, encontram-se *a teoria do controle social e a forma urbana* e *a teoria da localização segundo o trabalho e a forma urbana*. Na *teoria do controle social*, Gordon (1977,1984) destaca os três estágios do capitalismo: o capital comercial (a cidade comercial), o capital Industrial (a cidade industrial), capital de monopólio (a cidade corporativa). Assim, as formas do capital refletir-se-iam automaticamente em formas espaciais distintas decorrentes das adaptações e do controle social exercido pelos capitalistas.

¹⁶ Ibidem, p. 42, 78.

¹⁷ Gottdiener, op. cit., p.50-60.

Já a *teoria de localização, segundo o trabalho e a forma urbana*, comprova que o trabalho não equivale aos outros insumos de produção, mas envolve um processo contencioso que afeta sua oferta, qualidade e custo.¹⁸

No que se refere à *teoria da acumulação do capital*, Harvey afirma que o “urbanismo implica a concentração de excedente (seja como for designado) em alguma versão de cidade (seja ela um enclave murado ou as metrópolis dispersas dos dias atuais)¹⁹ e, para Hill,²⁰ “Numa sociedade capitalista, a urbanização e a estrutura e funcionamento das cidades estão radicados na produção, reprodução, circulação e organização em toda parte do processo de acumulação de capital”.

Lefebvre e Castells, principalmente em sua obras, respectivamente, *La production de l'espace* de 1974 e *The Urban Question* de 1977, buscaram uma concepção mais global da articulação entre sociedade e espaço gerando um debate sobre a teoria do espaço.²¹ Para Lefebvre o espaço é multifacetado e não pode ser reduzido aos domínios da produção, consumo e troca, pois quando consideradas juntas como espaço social, podem constituir um quarto domínio das relações sociais: a produção de riqueza ou mais valia.²² Por sua vez, Castells buscou, em primeira aproximação, partir da idéia estruturalista de não existir uma teoria específica do espaço, mas, simplesmente, um desdobramento e especificação da teoria da estrutura social, a fim de explicar as características da forma social particular, o espaço, e de sua articulação com outras forças e processos, historicamente dados o que equivaleria a estudar sua formação por elementos do sistema econômico, do sistema político e do sistema ideológico, e por suas combinações e pelas práticas sociais que derivam deles.²³

Uma re teorização do espaço social é proposta por Edward Soja a qual denomina de *espacialização*. Para ele a “apresentação” da espacialidade concreta é sempre envolta pelas complexas e diversas representações da percepção e cognição humanas sem qualquer necessidade de correspondência direta ou indireta entre os dois. Unir interpretações entre espaço físico e cognitivo seria o caminho para uma melhor compreensão das relações entre espaço e tempo.²⁴ Aqui, nota-se a convergência de conceitos para um campo em que se situa o *imaginário*, notadamente quando Soja caracteriza “complexas e diversas representações da

¹⁸ Idem, p. 80-94.

¹⁹ Harvey, D., *Social Justice and the city*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1973. p.237.

²⁰ Hill, R., *Capital Accumulation and Urbanization in the U.S.*. Comparative Urban Research 2, 1977. p.41.

²¹ Gottdiener, op. cit., p.120.

²² Lefebvre apud Gottdiener, op. cit., p. 127.

²³ Castells apud Gottdiener, op. cit., p. 121.

²⁴ Soja, E. W., *The Spatiality Of Social Life: Towards A Transformative Retheorisation*. In: D. Gregory & J. Urry (ed) *Social relations and spatial structures*. London: McMillan, 1985. p. 94.

percepção e cognição humanas” o que sugere uma descrição parcial do campo do *imaginário social* que será considerado mais adiante.

Em outro nível, as atividades econômicas são determinantes nas configurações espaciais por meio da produção de bens materiais, adaptações do ambiente às suas necessidades produtivas e movimentação de capitais. Sônia Barrios observa que, no sistema capitalista em particular, a reprodução dos grupos dominantes estará centrada em torno da acumulação de capital, sendo que o sistema produtivo estabelecido, a tecnologia desenvolvida e as adaptações ambientais realizadas responderão, por conseguinte, tais intenções e que, em reação, as classes dominadas, em seu intento de sobrepor-se às limitações materiais que, para elas, decorrem da racionalidade imperante, tratam também de intervir, na medida de suas possibilidades, no meio que as circunda.²⁵ Barrios ainda identifica relações entre as práticas cultural-ideológicas e o espaço as quais, numa dada conjuntura histórica, compreendem aquelas ações orientadas para desenvolver formulações explícitas de conhecimentos capazes de responder às indagações que o homem formula sobre si mesmo, a sociedade e o espaço-tempo e que permitam solucionar os problemas por ele enfrentados; gerar representações, valores, modelos, interesses, aspirações, crenças e mitos interdependentes os quais incidem sobre a prática do cotidiano. Essas circunstâncias obrigariam a se decidir entre duas opções: manter e reproduzir a ordem existente ou transformá-la em novas maneiras de fazer e pensar e difundir esses conhecimentos por meio das formas e meios de comunicação simbólicos.²⁶ A materialidade envolve tanto as relações que os homens estabelecem entre si e com os meios de produção material – a tecnologia e o meio físico-geográfico – como com seus resultados tangíveis: o espaço modificado. Portanto, os espaços não são neutros. Essa não-neutralidade dos espaços é constatada, quando se percebe que as práticas culturais utilizam as formas espaciais como suportes para a transmissão de mensagens de apoio ou negação da ordem vigente. As formas socialmente produzidas para atender as demandas desempenham o papel de símbolos ao identificarem-se com um determinado extrato social.²⁷ Para Bofill,²⁸ a matéria-prima da vida urbana são as interações sensoriais dos habitantes com o espaço da cidade, às vezes dolorosas, jamais neutra, moldando paulatinamente a existência dos cidadãos.

²⁵ Barrios, S., (1986) *A produção do espaço*. In: M. A. Souza e M. Santos (org.). *A construção do espaço*. São Paulo: Nobel, p. 5.

²⁶ Ibidem, p. 14.

²⁷ Ibidem, p. 15, 18.

²⁸ Bofill, R., Verón, N., *Larchitecture des villes*. Paris: Odile Jacob, 1995.p127 *apud* Pesavento(1995) op.cit., p. 10.

Nessa direção, Portugali desenvolve teoria que, fundamentada no fenômeno no qual sistemas que caracterizam-se pela instabilidade, estruturas fractais, caos e por não apresentarem linearidade, se auto-organizam internamente independentemente de causas externas cujos fenômenos, segundo o autor, são intimamente relacionados com a vida e o urbanismo. Para Portugali, pensar a cidade “pós-moderna” ou até “hiper-moderna” com base nos conceitos “antigos” de estabilidade, civilização, lei e ordem ou mediante as interpretações de autores como Lewis Mumford ou Max Weber, não comportaria as imagens das várias cidades “auto-organizadas” que representam parte da nova imagem do “complexo, caótico, bifurcativo, longe do equilíbrio mundo urbanizado”.²⁹ O que se observa, porém, é que muito embora o imaginário coletivo comporte a idéia do caos, as configurações espaciais e, evidentemente, as relações sociais, culturais e econômicas decorrentes, ou a auto-organização, minimamente guardam certos padrões inerentes às características contextuais de uma dada sociedade.

Contemporaneamente, a aproximação verificada entre grupos sociais por intermédio das tecnologias informacionais e das telecomunicações e suas conseqüências na economia globalizada, permitem apenas conclusões circunstanciais de um espaço social que se reorganiza constantemente a uma velocidade ditada pelos contextos geopolíticos e as forças do capital. Mesmo que a ordem espacial possa ser determinada por uma mistura dinâmica de fatores que, para Castells, partindo da evolução científica da microeletrônica e inovações tecnológicas dos meios de processamento de informações e das telecomunicações, vão constituir-se principalmente no “modo informacional de desenvolvimento”,³⁰ permitindo que alguns aspectos da reestruturação do capitalismo e suas interrelações com o Estado e o espaço sejam reconhecíveis. Muito embora Castells caracterize as sociedades contemporâneas pelo capitalismo e pelo estadismo e, para tanto, leve em consideração os aspectos históricos do desenvolvimento do capital e do Estado, poderia-se fazer a mesma observação crítica feita por Gottdiener em relação às teorias da geografia e da economia no sentido de que eram “tecnologicamente deterministas”, na medida em que dependeria das inovações dos transportes e comunicações para explicar o crescimento e mudanças urbanas.

Tentando “escapar” dessa crítica, poderíamos considerar que, independente das evoluções tecnológicas e das formas de organização do espaço que delas decorrem e não importando o estágio que venham a atingir, algumas características estão mais presentes ou

²⁹ Portugali, J., *Self-organizing cities*. Futures, 1997, vol. 29, p. 376.

³⁰ Castells, M., *The informational mode of development and the restructuring of capitalism*. In: Fainstein, S. & Campbell (ed) *Readings in Urban Theory*. Oxford: Blackwell, 1993. p.72.

são mais determinantes do que outras e, não por acaso, situam-se nas origens dos processos. Nesse sentido, é interessante notar que, mesmo nas reflexões mais atuais de Castells, de 1989, quando “atualiza” sua teoria acerca do *modo* desenvolvimento social, não deixa de se apoiar em processos humanos estruturados por relacionamentos historicamente determinados entre *produção, experiência e poder*,³¹ conforme sua denominação. Ao nosso ver, colocar tais características sociais num mesmo plano analítico, mascara a hierarquia intrínseca ao processo. Muito embora ocorra a realimentação contínua entre produção, experiência e poder, conforme proposto por Castells, a instância catalizadora é a que ele denomina de “experiência” que seria relativa à “ação humana dentro das várias dimensões de sua entidade biológica e cultural, na busca da realização das suas necessidades e desejos”.³² Essa “experiência” que poderíamos definir aqui como *cultura* é que vai, em última instância, determinar a produção e o poder. Ou seja, os modos de produção e as formas de poder, são então “produtos” da cultura social que, por sua vez, é retro-alimentada pelas repercussões da produção e dos exercícios do poder que encontram no espaço enorme potencial de “elementos de representação”. Nessa direção, identificar os agentes, ou seja, os sujeitos das ações e as motivações que podem determinar tais ações, correlacionando-os ao ecossistema, são caminhos para um melhor conhecimento dos processos de produção do espaço social. O que se pode constatar é que, numa sociedade cujo desenvolvimento tecnológico é extremamente dinâmico, a tentativa de contemplar todas as variáveis num momento histórico, ou de determinar leis dinâmicas a esses processos, não pode ser encarada como um objetivo em si.

Um ajuste de foco à dimensão essencial do processo de produção dos espaços sociais, pode contribuir mais diretamente na compreensão e proposição de métodos de interpretação e previsão dos processos de produção do espaço social. Essa dimensão essencial encontra consolidação na *cultura* do espaço social, instância das relações indissociáveis entre espaço, tempo e sociedade. A identificação dessa dimensão vai requerer o conhecimento da escala de valores sociais do contexto a ser analisado.

Em suma, pode-se observar que o racionalismo, que orientou a dicotomização do espaço social como método, na medida em que possibilitou o aprofundamento de análises “laboratoriais”, dificultou as reflexões correlacionais entre espaço tempo e sociedade, além de transfigurar a fisionomia da cidade no sentido benjaminiano do termo – *a fisiognomia* que permitiria mediante a sua “decifração”, produzir conhecimento.³³ Então, diante dos

³¹ Castells, op. cit., p.73.

³² Ibidem, p.73.

³³ Bolle, W., *Fisiognomia da Metrópole Moderna*. São Paulo:Edusp, s/d, p.42-43.

resultados discutíveis dos processos de interpretação e planejamento do espaço social, principalmente num contexto de subdesenvolvimento, observa-se que o sentido do movimento para a apropriação do conhecimento vem da desconstrução operada por métodos essencialmente racionais e objetivos, para a justaposição e encaixes dos conhecimentos parcelares. Porém, a totalidade resultante desse processo de agregação certamente não será igual à totalidade inerente ao fato social. Mais ainda, se por um lado, as ciências ditas exatas parecem ter atingido o limiar das explicações fundamentadas no âmbito do mensurável quantitativamente – áreas, volumes, distâncias, deslocamentos, custos, taxas, tecnologia, etc. – e buscam apoio nas ciências sociais para explicar certos fenômenos, as quais, limitadas às relações de ordem associativa, comportamental e de valoração ética, também buscam “contato” com o espaço materialmente mensurável com o qual, histórica e dialéticamente, se relacionam, mas cujos nexos se apresentam ainda difusos.

Nesse campo teórico em que se situam diversas formas de pensar o espaço social, caberia identificar quais são as categorias de análise que têm potencialidades “totalizantes”. Em primeira aproximação, essa identificação não poderia ser excludente pelo fato de que todas tinham como premissa procurar entender os fenômenos sociais considerando a totalidade, muito embora se perceba um processo histórico de discussão e crítica às proposições anteriores e posterior agregação de novas variáveis às tentativas de equacionamento. Portanto, não se observa, nesse processo, a idéia da exclusão, mas, sim, a idéia de alterar “pesos” das variáveis até então consideradas e também a idéia de inclusão de outros aspectos ou instâncias analíticas.

Posto isso, tais evidências indicam que a compreensão do espaço social deveria estar acontecendo a partir da fragmentação operada pela disciplinarização do conhecimento para uma totalidade multifacetada e não para uma “colagem” das ciências. Observa-se que a co-existência natural das relações entre espaço, tempo e sociedade tem como produto uma instância cultural com a qual desenvolvem um relacionamento dialético num *continuum* cuja decupagem “vertical” traria, em si, o “risco” da abordagem relativa do método adotado. Mas, esse “risco”, de se afastar de uma totalidade possível, se apresenta menos “prejudicial” do que a certeza da limitação da abordagem setorial, ou “horizontal”. Esse olhar, elaborando uma tecitura conceitual, poderia então, constituir-se em amálgama consolidando os olhares das diversas disciplinas e construindo a contextualização necessária às investigações, aos diagnósticos e às proposições de intervenção urbanísticas.

Dada a dificuldade de estruturação teórica de um sistema tão complexo, coloca-se aqui uma hipótese que busca a compatibilização com este trabalho, ou seja, a hipótese da

abordagem cultural que o estudo do imaginário social permite. Assim, o imaginário social apresenta-se como um campo de análise em que existe a possibilidade da intelegibilidade de uma maior ou menor quantidade de modos de representação com maior ou menor profundidade ou qualidade de significados. Essas formas de representação elaboradas ao longo do tempo ou estimuladas no presente, apresentam-se “como pontas--de-lança” de uma realidade virtual e, nem por isso, destituída de significados essenciais, pois são o resultado da “reinvenção” dos fatos e lugares de uma sociedade que só a percepção e cognição humanas permitem.

Por outro lado, pode-se identificar elementos de avaliação, no espaço social urbano, caracterizados por qualidades de ordem *funcional* e de ordem *cultural* que guardam relações biunívocas em seus desenvolvimentos. A qualidade funcional de um espaço urbano está associada ao grau de atendimento às necessidades as quais geraram a existência desse espaço. A qualidade cultural de um espaço está associada ao grau de satisfação associado à imagem e memória a que tal espaço remete, evoca, sugere, e que se constitui no imaginário coletivo de uma determinada comunidade. A qualidade funcional pode ser mensurada quantitativamente por meio da oferta e demanda e qualitativamente mediante a forma de atendimento dessa demanda. Por sua vez, a qualidade cultural, por pressupor subjetividade e, mais ainda, inúmeras percepções individuais, comporta valores qualitativos relativos e descritivos, antes de estatísticos, e que possam descrever muito além das aparências da materialidade e, portanto, muito mais próxima das características humanas.

1.2.2 Imaginário social

As abordagens relativas à compreensão do espaço social e, mais especificamente, do espaço urbano têm convergido no sentido das considerações inter--relacionais do comportamento humano não existindo mais lugar para considerações parciais. À medida que as diversas análises sobre o fenômeno urbano se desenvolvem, mais se evidenciam ligações fundamentais operando na sociedade, contradizendo a idéia de processos e espaços autônomos, sejam abstratos ou físicos. Nesse prisma, a instância cultural destaca-se por conter propriedades de emulação de correlações entre os diversos campos e níveis de interpretação do espaço urbano. Entre tais propriedades, pode-se salientar aquelas que estruturam o *imaginário social*. Para tanto, entende-se necessário tratar inicialmente dos aspectos mais essenciais dessa forma de compreender as relações entre o homem e o espaço.

Nesse sentido, observa-se que as investigações sobre o espaço social tornam evidentes dois elementos de naturezas distintas: a matéria inerte – o espaço, e o homem – o produtor e perceptor do espaço. A matéria mesmo transformada pela ação social permanece inerte até que uma força externa a altere. O único aspecto dinâmico relativo à matéria situa-se no campo dos significados que sua imagem pode evocar em quem a percebe na relatividade do tempo. A matéria também tem a propriedade de permanecer no tempo prevalecendo à existência de diversos grupos sociais. Por sua vez, o homem, dada a sua natureza complexa, diferencia-se fundamentalmente, além da sua organicidade, pela capacidade de perceber, decodificar, estabelecer juízo de valor relativo à sua experiência individual e memorizar a realidade sensível e transformá-la pela inteligência e pela emoção. Quando se admite que o espaço social decorre primordialmente da interação entre esses elementos, métodos e processos de compreensão, previsão e planejamento neste campo não poderiam, por exigência científica, relegar à uma posição assessoria aspectos sensoriais da característica humana como um universo à parte a ser agregado posteriormente à uma “máquina” virtual composta por engrenagens da economia, da geografia, da arquitetura e da sociologia, entre outras ciências. Nesse sentido, estudos da imagem e do imaginário urbanos, enquanto campos determinantes da qualificação do espaço urbano, podem-se constituir em aspectos de importância equivalente a outros aspectos comumente valorizados nos processos de interpretação da vida urbana, como os de ordem econômica, ecológica, sociológica, política, formal, funcional e infra-estrutural. Tais considerações, em essência abstratas, aparentemente, sempre foram preteridas em função de métodos de investigação e análise caracterizados por

excesso de objetivismo e racionalismo. Muito embora o aumento da complexidade, a consideração das características perceptivas e cognitivas inerentes ao processo humano de apreensão do espaço como variáveis numa teoria do espaço social, certamente contribuiria na própria ponderação de aspectos ideológicos, políticos, econômicos, geomorfológicos, imagéticos que um espaço possa conter na medida em que a eficiência de um processo de análise ou a eficácia de uma proposta é diretamente proporcional ao grau de compreensão das características e do comportamento do objeto de análise por mais complexo que ele possa ser. Com base nessa concepção, poderia ocorrer uma tendência à síntese das diversas abordagens, caracterizando-se, dessa forma, como “multidisciplinar” o que comprometeria a idéia de totalidade do “objeto” de estudo – o espaço social. Nesse sentido, cabe referir Morin que não sugere uma síntese,

“(...) mas um pensamento transdisciplinar (...) o fenômeno multidimensional, e não a disciplina que recorta este fenômeno. Tudo que é humano é, ao mesmo tempo, psíquico, sociológico, econômico, histórico, demográfico.”³⁴

No caminho da identificação das relações entre percepção, cognição, espaço, imagem e imaginário, como forma de caracterizar o “fenômeno multidimensional” referido por Morin e “multifacetado” conforme Lefebvre, a constatação de Cassirer de que os processos perceptuais mais simples implicam em elementos estruturais fundamentais, em certos padrões ou configurações e, especialmente, em estruturas espaciais e ópticas,³⁵ reforça a importância das *imagens* que o espaço produz, enquanto elementos determinantes na qualificação do juízo de valor do ambiente social. Valendo-se destas considerações, a valoração dos fatos, espaços e lugares vai depender substancialmente das imagens e imaginários memorizados em um processo por meio do qual o espaço social se adensa geográfica e culturalmente. Essa potencialidade cultural é fundamental para qualquer consideração sobre o valor das transformações do espaço, pois, ainda, segundo Durant,

“só há intuição de imagens no seio do espaço, lugar da nossa imaginação. É por essa razão profunda que a imaginação humana é modelada pelo desenvolvimento da

³⁴ Morin *apud* Pesavento (1999), op. cit. p.9.

³⁵ Cassirer, E., *Ensaio sobre o homem*. São Paulo: Martins Fontes, 1994. p.67, 68.

visão, depois pelo da audição e da linguagem, todos meios de apreensão e de assimilação ‘à distância’. “³⁶

Um aprofundamento na caracterização do potencial da imagem, encontramos nas reflexões de Aumont que, ao buscar identificar as relações entre a imagem e o real, se vale da reflexão de Rudolf Arnheim, em 1969, que propõe três valores para a imagem : um *valor de representação* no qual a imagem representativa é a que representa coisas concretas; um *valor de símbolo*, quando a imagem simbólica é a que representa coisas abstratas e um *valor de signo* quando uma imagem serve para representar um conteúdo cujos caracteres não são visualmente refletidos por ela. Aumont também busca identificar funções para as imagens e, para tanto, as classifica em *modo simbólico* quando, a princípio, serviam de símbolos religiosos e, posteriormente, para veicular novos valores associados a novas formas políticas entre outros simbolismos; *modo epistêmico* quando a imagem traz informações visuais sobre o mundo, podendo ser assim conhecido também em alguns de seus aspectos não-visuais e o *modo estético* com a função de oferecer sensações específicas ao espectador.³⁷ Importante destacar dessas reflexões, que os *valores de representação, de símbolo e signo*, no caso das imagens do espaço urbano, são valores que, presentificados por diversos modos de representação, podem resgatar significados. Pesavento observa que a imagem, enquanto representação, “evoca e presentifica um ausente no tempo e no espaço, atribuindo-lhe um sentido. Logo essas imagens não são literais ou reflexos do real, mas simbólicas ou metafóricas”.³⁸ A inteligibilidade da pluralidade dos sentidos, emanantes de sistemas simbólicos de idéias e imagens de representação coletiva que configuram o *imaginário social*, busca então identificar os elementos causais da produção do espaço urbano bem como os aspectos reflexos desta produção. Aumont considera o imaginário uma “faculdade criativa” do “domínio da imaginação” que produz imagens interiores eventualmente exteriorizadas.³⁹ Essa exteriorização no caso da cidade, pode estar expressa na iconografia, na fotografia, ou ainda por intermédio de discursos literários, políticos e técnicos que evocam uma imagem mental.⁴⁰

Encontramos outra caracterização de imaginário nos ensaios de Ferrara, quando observa que tal faculdade abstrata corresponde à necessidade do homem de produzir

³⁶ Durant, G., *As Estruturas Antropológicas do Imaginário : introdução à arqueologia geral*. São Paulo: Martins Fontes, 1997. p.39.

³⁷ Aumont, J., *A imagem*. Campinas: Papirus, 1993. p.79, 80.

³⁸ Souza, C. F., Pesavento, S. J. *Cidade: imagem e imaginário* in Souza, C. F. e Pesavento, S. J. (org) *Imagens Urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da Universidade/ UFRGS, 1997. p.5.

³⁹ Aumont, op. cit., p. 118.

⁴⁰ Souza e Pesavento, op. cit., p.5.

conhecimento pela multiplicação do significado e atribuir significados a significados. Assim sendo, suas produções não são únicas, mas se acumulam e passam a significar mais por um processo associativo onde um significado dá origem a um segundo ou terceiro e, assim, sucessivamente.⁴¹ Pelo imaginário, a imagem urbana – locais, monumentos, emblemas, espaços públicos ou privados – passa a significar mais pela incorporação de significados extras e autônomos em relação à imagem básica que lhes deu origem. Portanto, a imagem é uma informação concreta e corresponde a uma intervenção construída na cidade, e o imaginário é um processo que acumula imagens e é estimulado ou desencadeado por um elemento, construído ou não, porém, claramente identificado com o meio e o cotidiano urbanos. A imagem é concretamente construída e o imaginário é estimulado ou desencadeado pelas características urbanas. Se a imagem urbana é, sobretudo, visual e icônica, o imaginário é polissensorial e resgata índices, marcas, signos para, com esses fragmentos, produzir uma constelação, uma unidade que atua como metáfora da cidade. Assim, o imaginário sobre uma cidade não a reproduz, mas, estimulado pelos seus fragmentos, produz discursos que com ela interagem.⁴² No primeiro momento, o usuário é emissor e receptor ao mesmo tempo e, apenas com o registro da memória, esses discursos se transformam em arquétipos culturais. Assim sendo, o imaginário dialoga, em última instância, com a história urbana.⁴³

Já o olhar de Lynch, sobre a imagem da cidade, tem um sentido mais “utilitário”, na medida em que busca identificar aspectos estruturadores do espaço urbano e referenciais geográficos que podem qualificar a “leitura” da cidade por parte não só dos seus habitantes como também dos visitantes. Assim, para Lynch, uma imagem do meio ambiente possui no plano abstrato, identidade, estrutura e significado. Uma imagem requer a identificação de um objeto, o que implica a sua distinção de outras coisas e o seu reconhecimento como uma entidade separável. Em segundo lugar, a imagem tem de estabelecer relação estrutural ou espacial entre objeto e observador e com os outros objetos. Em último lugar, esse objeto tem de ter para o observador um significado quer prático quer emocional.⁴⁴ Por outro lado Lynch denomina imaginabilidade, a probabilidade de um objeto evocar uma imagem forte num dado observador pela forma, cor e disposição, facilitando a produção de imagens mentais vivamente identificadas, poderosamente estruturadas e altamente úteis no meio ambiente.⁴⁵

⁴¹ Ferrara, L. D. *Cidade: imagem do imaginário*. In: Souza e Pesavanto, op. cit., p. 194.

⁴² *Ibidem*, p. 198.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 198.

⁴⁴ Lynch, K. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1988, p. 20.

⁴⁶ *Ibidem*, p. 20.

As pesquisas de Lynch, ao procurar identificar campos da percepção do espaço urbano, definindo algumas propriedades relacionais entre os indivíduos e o meio ambiente que estão diretamente relacionadas às imagens e a memória, torna mais consistente a importância da abordagem sensorial do espaço urbano. Ele destaca a importância praticamente existencial ao afirmar que “nada se conhece em si próprio, mas em relação ao seu meio ambiente, à cadeia precedente de acontecimentos, à recordação de experiências passadas”, e que “todo o cidadão possui numerosas relações com algumas partes da sua cidade e a sua imagem está impregnada de memórias e significações”, além da consideração de que “estruturar e identificar o meio ambiente é uma atividade vital”.⁴⁶

Nessa linha de entendimento, Tuan define como *topofilia* o elo efetivo que une indivíduos a um lugar. Esse conceito fenomenológico parte principalmente de um sentimento vivencial, predeterminado pela cultura e experiências pessoais, com base nas percepções, atitudes e valores que indivíduos têm em relação ao espaço físico. A identidade de uma área, sua diferenciação física de outra, sua “personalidade” e “individualidade”, significado prático ou emocional, afetam a formação de sentido de lugar.⁴⁷ Já segundo Canter, o sentido de lugar é considerado como a qualidade relativa à qualidade físico-ambiental dos espaços urbanos, sendo gerado mediante a sobreposição de três esferas: atividades ou usos, atributos físicos e concepções de imagens.⁴⁸ Essas constatações são reforçadas por Cullen, para quem, relacionar-se a si próprio com o que nos rodeia é um hábito instintivo do corpo humano, não é possível ignorar esse sentido posicional.⁴⁹ Portanto, observa-se que a população busca perceber lugares familiares em seu ambiente construído que estejam carregados de memórias significativas e que possam gerar-lhes estabilidade psíquica e social.⁵⁰

Ainda sobre a abordagem de Lynch, muito embora não conceitue imaginário, ele desenvolve aspectos que o determinam como imagem, imagem mental, memória:

“No processo de orientação, o elo estratégico é a imagem do meio ambiente, a imagem mental generalizada do mundo exterior que o indivíduo retém. Esta imagem é o produto da percepção imediata e da memória da experiência passada e ela está habituada a interpretar informações e a comandar ações. A necessidade de conhecer

⁴⁶ Lynch, op. cit. p. 13.

⁴⁷ Tuan, Y., *Topofilia*. São Paulo: Difel, 1980. p. 129.

⁴⁸ Canter *apud* Del Rio, V., *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*. São Paulo: PINI, 1990. p. 69.

⁴⁹ Cullen *apud* Del Rio, op. cit., p. 88.

⁵⁰ Del Rio, op. cit., p. 96.

e estruturar o nosso meio é tão importante e tão enraizada no passado que esta imagem tem uma grande relevância prática e emocional no indivíduo.”⁵¹

Lynch afirma ainda que uma imagem desempenha também um papel social, podendo fornecer a matéria-prima para os símbolos e memórias coletivas da comunicação entre grupos além de ter a capacidade de intensificar a profundidade e a intensidade da experiência humana.⁵² Importa, neste estudo, a referência à postura de Lynch, na medida em que possibilitaria estabelecer correlações entre os “modos” de representação da cidade e seus níveis de significação, com as “qualidades” das estruturas espaciais urbanas. Posto isto, a proposição, refere-se às possíveis correlações entre os “potenciais de identificação da imagem urbana” e os “potenciais de representação” desse espaço urbano. Tal estratégia poderia demonstrar que um ambiente urbano bem-estruturado e de fácil leitura e memorização tem, nas suas representações, grande variedade de modos e riqueza de significados e que um ambiente urbano caótico tem, nas suas representações, pouca variedade de modos de representação e pobreza de significados ou, o contrário, que uma cidade de fácil leitura potencializa poucos modos de representação e poucos significados e que uma cidade “desorganizada”, de difícil compreensão, potencializa inúmeros modos de representação com profundos significados. A intenção dessa postura não seria a busca de “modelos” mas sim averiguar se esta não poderia ser mais uma “janela” que, se aberta, poderia iluminar algum “canto” da cidade.

Por outro lado, buscando correlacionar o campo do imaginário aos conceitos dos agentes *produtores ou reprodutores* dos espaços urbanos, cabe observar que, ao agirem, estão produzindo fragmentos de imagens que, elaboradas e associadas, constroem um retrato metafórico da cidade, assim, a imagem é um retrato de um imaginário.⁵³ Valendo-se destas observações, a configuração material da cidade pode ser interpretada como a representação do imaginário dos agentes produtores do espaço urbano. Conforme Baczko,

“Toda cidade é, entre outras, uma projeção dos imaginários sociais no espaço. Sua organização espacial dá um lugar privilegiado ao poder, explorando a carga simbólica das formas: o centro oposto à periferia, o alto oposto ao baixo, etc.”⁵⁴

⁵¹ Lynch, op. cit., p. 14.

⁵² Ibidem, p. 15.

⁵³ Ferrara, op. cit. 199.

⁵⁴ Baczko *apud* Pesavento, S. J., *Um novo olhar sobre a cidade: a nova história cultural e as representações do urbano*. In Vargas, A. et alii *Porto Alegre na virada do século XIX*; Porto Alegre: Ed. da Universidade, Canoas: ULBRA, São Leopoldo: Unisinos, 1994.

A simbologia da organização espacial da cidade já era observada por Aristóteles (384-322 a.C.) em *A política*⁵⁵, portanto, trata-se de aspecto inerente à socialização que, no seu processo de produção do espaço, materializa o imaginário coletivo expressando na sintaxe dos espaços, a hierarquia do poder.

Assim, as repercussões no imaginário coletivo, decorrentes de transformações espaciais passam a ser consequência do imaginário individual o qual se articula nos meandros do indivíduo, em seus sentimentos, em sua memória, nas experiências sociais e com as informações urbanas.

Nesse processo, a memória caracteriza-se como como faculdade essencial na medida em que registra as experiências que se constituirão nos elementos substantivos nas elaborações do campo do imaginário enquanto interveniente no processo de construção de um espaço social. Nesse sentido, importa referir Durant, quando afirma que a memória pertence ao domínio do fantástico, dado que organiza esteticamente a recordação com base em um fragmento vivido além de poder resumir e simbolizar a totalidade do tempo reencontrado.⁵⁶ Em *A Arquitetura da cidade*, Aldo Rossi conclui que a própria cidade é a memória coletiva dos povos e como está ligada a fatos e lugares, a cidade é o locus da memória coletiva a qual passa a ter um caráter de “consciência da cidade”.⁵⁷ Por sua vez, Pesavento observa que o espaço urbano, na sua materialidade imagética, pela sua potencialidade de remeter a um outro tempo, torna-se um dos suportes da memória social da cidade.⁵⁸ No que concerne a tais observações, os “fragmentos” de Durant contextualizados à cidade, correspondem a fragmentos de “fatos e de lugares” citados por Rossi que, investidos com “potencialidades de remeter a outro tempo” referidos por Pesavento, configuram a memória social da cidade. Para agregar mais uma reflexão coincidente às demais, pode-se referir Milton Santos, quando afirma que “o espaço é a matéria trabalhada por excelência: a mais representativa das objetivações da sociedade, pois acumula, no decurso do tempo, as marcas das práxis acumuladas”.⁵⁹ No dizer metafórico de Calvino, encontramos a existência da instância mediática entre a percepção e a cognição, em que se insere a memória como faculdade absorvedora das experiências humanas. Para ele é inútil descrever a cidade apenas mediante a descrição de sua materialidade, pois

⁵⁵ Aristóteles, *A Política*. São Paulo: Atena, 1960. p.93.

⁵⁶ Durant, G. op. cit. p. 402.

⁵⁷ Rossi, A., *A Arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995. p.198, 199.

⁵⁸ Pesavento (1999) op. cit., p. 16.

⁵⁹ Santos, M., *Pensando o espaço do homem*. São Paulo: Hucitec, 1982. p.22.

“A cidade não é feita disso, mas das relações entre as medidas de seu espaço e os acontecimentos do passado (...) a cidade se embebe como uma esponja dessa onda que refluí das recordações e se dilata”.⁶⁰

Em outro nível de análise, buscando identificar elementos referenciais entre espaço-imagem e percepção-cognição, diante do exposto, poderia-se afirmar que a imagem é uma constante que estimula o imaginário e o imaginário uma variável que produz e reproduz representações. Uma imagem é uma constante na medida em que é o significado de algo concreto, a matéria inerte, somente relativizada individualmente à outra imagem ou imagens. O imaginário é uma variável na medida em que é o resultado das qualidades evocativas e perceptíveis e dos significados extras que, cumulativamente e relativizados à indivíduos, possam evocar as imagens.

Por outro lado, não importando o grau de complexidade, o que se observa, é que muito embora o imaginário coletivo comporte a idéia do caos, as configurações espaciais e, evidentemente, as relações sociais, culturais e econômicas decorrentes, minimamente guardam certos padrões inerentes às características contextuais de uma dada sociedade, aspectos, muitas vezes, inobserváveis diretamente mas que têm o poder de dar “tensão” aos fenômenos e ao conjunto de fenômenos que produzem o espaço social. Nesse sentido Keat e Urry concluem :

“Explicar fenômenos não é apenas mostrar que eles são exemplos de regularidade bem estabelecida. Em vez disso, devemos descobrir as necessárias conexões entre fenômenos, através do conhecimento das estruturas subjacentes e dos mecanismos de ação. Muitas vezes, isto significará postular a existência de tipos de identidade e processos inobserváveis com que não estamos familiarizados, mas somente fazendo isso é que poderemos ir além da ‘mera aparência’ das coisas, chegar às suas naturezas e essências (...)”⁶¹

Com base nos comentários e referências anteriores e “rompendo com a tendência de privilegiar as substâncias em detrimento das relações” conforme Bordieu, poder-se-ia se avançar afirmando que entre os valores essenciais do espaço social, encontram-se aqueles associados ao campo do imaginário como, por exemplo, a memória coletiva que para Aldo

⁶⁰ Calvino, I., *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999. p. 14.

⁶¹ Keat e Urry *apud* Gottdiener, op.cit. p. 161.

Rossi caracteriza a “consciência da cidade” ou a imagem que é inerente à condição material, formal, morfológica cuja interpretação está relativizada à memória que, por sua vez, pressupõe a “passeidade”. Evidencia-se, portanto, a indissociabilidade conceitual entre espaço social e imaginário. Valendo-se de um método de desconstrução, que permita valorizar “ausências”, pode-se comprovar tal assertiva: Seria possível existir uma cidade sem as imagens de seu espaço material? Seria possível conceber um espaço urbano sem o tempo construindo fragmentos de memória? Existiria uma cidade com espaços neutros? Em sentido inverso: seria possível se admitir a existência de um espaço social sem a abstração inerente ao imaginário que se decompõem em ideários, imagens e finalmente o espaço material com suas funções e símbolos? Evidentemente que são aspectos constituintes da construção do espaço social e, conseqüentemente sua não consideração em métodos de investigação do espaço social e em processos de decisão de planejamento, não traz consistência científica a esses procedimentos. Assim sendo, tratar, por exemplo, de previsões de impacto ambiental, restringindo-se a potenciais de degradação natural e de riscos aos recursos naturais sem considerações ao espaço cognitivo e dos significados que possam remeter ao imaginário social, seja do local, de uma região ou país, é tratar parcialmente da questão. Decidir sobre a implantação de um sistema viário, considerando aspectos de demanda por transporte, entre outros, sem agregar variáveis qualitativas de ordem cultural ou sensorial, é distanciar-se das peculiaridades humanas dos seus usuários sem os quais não existiria a cidade.

Deve-se, pois, considerar que as transformações da paisagem e das funções alteram a construção imagética e, conseqüentemente, imaginária que é o único registro que permanece onde quer que se esteja. O homem carrega pelo tempo e pelo espaço as construções mentais que os lugares sugerem. Construções simples, complexas, compreensíveis, incompreensíveis, alteradas ou destruídas, mas construções individuais e, portanto, de valor existencial inestimável, porque, constantemente, a existência é a elas referida por intermédio do povoamento das sensações interpretadas e armazenadas no subconsciente.

Essas referências teóricas do campo do imaginário constituem-se então em elementos fundamentais para a abordagem metodológica proposta para este trabalho.

Em síntese, a afirmação de Cassirer de que as estruturas espaciais e ópticas são elementos fundamentais aos processos perceptuais esclarece a inerência ao processo de conhecimento da realidade, do nexo entre percepção e espaço. Considerando-se que para Baczko a cidade é a projeção dos imaginários sociais no espaço o que, para Pesavento, constitui-se no suporte da memória social da cidade, a imagem produzida, que é a informação

concreta do espaço construído, passa a ser um “código urbano” no entender de Ferrara, que caracteriza o imaginário como um processo que acumula imagens, é polissocial e produz discursos que interagem com a cidade. Por sua vez, Aumont identifica potenciais de valores e funções nas imagens e descreve o imaginário como faculdade criativa e também produtora de imagens. Já Lynch destaca no plano abstrato da imagem, que esta possui características de identidade, estrutura e significado que assume um papel social na medida em que fornece a “matéria-prima” para os símbolos e memórias coletivas. Às evocações das imagens, Lynch denomina de *imaginabilidade*. Portanto, o “fio condutor” dessas reflexões caracteriza-se por dois aspectos : pela *cultura* do espaço e pelo *espaço* da cultura. *Cultura* do espaço no sentido de que o espaço se constrói segundo a cultura do *lugar* ao mesmo tempo que, obviamente, as imagens com seus valores e funções se produzem e se multiplicam em significados pelo imaginário social. Também, observa-se nessas análises, a densificação do *espaço* da cultura na medida em que a cultura poderia ocupar uma instância mais central e globalizante que reorientasse o olhar sobre o real.⁶² Nessa instância, o espaço social seria analisado por meio de “seus sistemas simbólicos de idéias e imagens de representação coletiva a que se dá o nome de imaginário social”.⁶³ Ao refletir sobre os caminhos da teoria do espaço social, Milton Santos sintetiza afirmando que o que nos interessa é a lei do movimento geral da sociedade, pois é pelo movimento geral da sociedade que apreendemos o movimento geral do espaço.⁶⁴ Considerando esse pensamento, a postura que a abordagem do imaginário exige é tornar inteligível as formas e conteúdos das representações do *movimento* geral da sociedade. Nessa idéia do movimento geral da sociedade, poderia-se incluir a história e a cultura dos grupos sociais como criadoras de instâncias intermediárias entre espaço e imaginário. Dessa forma, a presentificação por intermédio das representações culturais, por exemplo, podem construir um ideário intangível, invisível, portanto destituído de imagens físicas, mas que estruturariam, circunstancialmente um imaginário social em que e, com base nele, os agentes produtores do espaço como o Estado, por exemplo, se referenciarão ética, política, religiosa e ideologicamente para decidir, ou determinar em última instância, os modos de produção e configurações do espaço social.

Portanto, o imaginário social tem como elementos geradores primitivos as imagens que o espaço produz e as representações culturais que podem não estar associadas à

⁶² Pesavento (1995) op. cit., p. 280.

⁶³ Ibidem.

⁶⁴ Santos, M., *Pensando o espaço do homem*. São Paulo: Hucitec, 1982. p.39.

imagens ou, em última análise, ao espaço, mas, também ou somente, enquanto representações abstratas não-relacionadas ao espaço, como aquelas relativas à religião, à mitologia, à ética, à moral, à política entre outras expressões comportamentais inerentes à condição humana.

1.2.3 Estado, espaço e imaginário social

A questão principal relativa ao Estado e ao espaço, não está centrada na sua pertinência ou não, e sim nas formas e na profundidade da sua presença no cotidiano da sociedade mediante suas repercussões espaciais. Como se observa, não existem sociedades sem a presença do Estado cuja característica fundamental é a legitimidade do poder. Assim, peculiar à sua condição, o Estado por intermédio de suas políticas, ao interferir num espaço, seja por meio de alteração de uso, seja mediante alteração material ou ainda de ambos, vai transformar a paisagem, a dinâmica, e a sua história que são varáveis intervenientes na estruturação do imaginário social. Como já foi referido nos itens anteriores, imagem, memória e imaginário não são concebidos originalmente sem a existência do espaço, e o espaço, por sua vez, é o produto de ações implementadas com base em determinações oriundas de um campo estruturado por imagem, memória e imaginário, ou seja, a projeção territorializada das suas necessidades e das próprias relações de poder. Portanto, tais concepções, que estruturam o cotidiano de uma sociedade e interdependentes com o espaço, devem ser consideradas nos métodos de compreensão da cidade. Nesse sentido, objetivando identificar aspectos relacionais entre Estado, espaço e imaginário pertinentes a esse estudo, são introduzidos, a seguir, alguns conceitos gerais e outros contextuais à realidade brasileira.

Como objeto complexo, como instituição caracterizada pela crescente diversificação de aspectos, o Estado pode ser encarado sob diferentes ângulos, conforme a preferência temática, convicção metodológica ou ideológica de quem aborda o tema. Do ponto de vista jurídico, o Estado é a corporação de um povo assentada num determinado território e dotada de um poder originário de mando em que povo e território são as bases físicas ou materiais, e o poder é o elemento formal. Do ponto de vista sociológico, para Engels, somente a crise proveniente das contradições de classe é que fez emergir o Estado como produto da sociedade numa determinada fase de seu desenvolvimento. Outra constatação é de que a necessidade de abafar conflitos e de mantê-los dentro de um “quadro” de ordem estabelecida pelo interesse da classe dominante fez surgir o Estado moderno.

Assim, para Marx e Engels,

“ É justamente esta contradição entre o interesse particular e o interesse coletivo que leva o interesse coletivo a tomar, na qualidade de Estado, uma forma independente, separada dos interesses reais do indivíduo e do conjunto, e a aparecer, ao mesmo tempo, como comunidade ilusória, mas sempre na base concreta das relações

existentes, tais como relações de sangue, linguagem, divisão do trabalho em uma vasta escala e outros interesses; e, em particular, entre esses interesses, encontramos (...), os interesses das classes já condicionadas pela divisão do trabalho, que se diferenciam em todo agrupamento deste gênero e das quais uma domina todas as outras.⁶⁵

Nessa relação de dominação é que Max Weber destaca a instância do Estado cuja característica predominante seria o uso da força ou coação física, resumindo o Estado como aquela comunidade humana que, dentro de um determinado território, reivindica para si, de maneira bem-sucedida, o monopólio da violência física legítima.⁶⁶ Muito embora, a extrapolação conceitual proposta por Webber demarque os limites da ingerência do Estado na sociedade, ao seu ver e nas circunstâncias culturais do seu tempo, exemplos contemporâneos estão a dizer que, neste aspecto, as relações entre oriundas do *poder* são atávicas. Porém, entre os extremos das possibilidades do Estado, Lipietz identifica diferentes funções das instituições e dos centros de poder político no desdobramento do espaço socioeconômico, que, segundo ele, são: assegurar as condições (econômicas, políticas, ideológicas) da reprodução de cada um dos modos; intervir para acelerar, inibir ou reverter os processos de articulação dos modos de produção co-presentes na formação social; intervir da instância na (re)produção da espacialidade dos modos de produção o que remete à noção de organização do território; intervir na evolução das estruturas sociais regionais o que remete à ação regional.⁶⁷ Conclui também que, se o espaço social é a dimensão espacial da sociedade considerada como totalidade, como comunidade material, como produto da atividade coletiva, independente das atividades particulares e, impondo-se a cada uma delas como uma força estranha, então ela mantém uma relação específica com as instituições que representa o interesse “coletivo” e aparecem como comunidade “ilusória”: como o Estado.⁶⁸ Lipietz ainda reforça esse conceito ao afirmar que :

O Estado torna-se da classe dominante o instrumento para dividir, controlar e domar as classes dominadas. E, a medida em que o Estado se apresenta como ‘comunidade ilusória’ que funciona como ditadura de uma classe, o espaço que ele domina e organiza é o espaço do poder desta classe (ou a coalizão de classes).⁶⁹

⁶⁵ Marx e Engels *apud* Lipietz, A., *O capital e seu espaço*, São Paulo: Nobel, 1997. p. 149.

⁶⁶ *Ibidem*. P. 151.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 151.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 149.

⁶⁹ *Ibidem*, p. 150.

Como se vê, o Estado apresenta como constante a presença do poder, especialmente um poder político que constitui sua substância e que requer expressão espacial, pois o imaginário ideológico se materializa tanto na ausência como na ocorrência de investimentos em espaços públicos ou incentivos às iniciativas privadas que, por sua vez, também produzem o espaço social. Portanto, tratar da produção do espaço social, requer tratar também do Estado enquanto produtor e reproduzidor do espaço na medida em que constitui-se em agente estimulador ou inibidor das ações que vão determinar formas e relações espaciais. Assim, o Estado apresenta-se como a instância mais determinante nos rumos dos processos em que outros agentes coadjuvantes orbitam, notadamente aqueles representantes das forças econômicas as quais, por característica intrínseca, possuem alto poder de coesão e de coerção.

Por outro lado, o espaço especificamente urbano, caracteriza-se como produto de lutas surgidas com bases nas relações contraditórias, criadas e aprofundadas pelo desenvolvimento do capital.⁷⁰ As contradições do processo de produção espacial, voltada para a realização da mais-valia, dirigida a uma fração pequena da sociedade, conduzem à degradação do meio ambiente e das condições de vida e concorrem para a articulação e organização da população na luta por seus direitos, assim, no embate entre essas forças do que é bom para o capital e do que é bom para a sociedade, o espaço urbano se (re)produz.⁷¹ Porém, mesmo se considerando um Estado mínimo em que o *laissez-faire* predomine, há que se considerar a importância do Estado enquanto instância social precipuamente reguladora. Nesse caso, a importância estaria na sua quase-ausência, ou na quase-total ausência à lógica da “violência” econômica ou do darwinismo referido por Splenger que na cidade encontra solo fértil. E, é nesse espaço, o urbano, que se percebe as intervenções profundas do Estado. No Brasil isso é observado não só pelas legislações urbanísticas específicas, mas também por meio de outros regulamentos oriundos das diversas instâncias instacionais, como a própria Constituição Federal de 1988, passando pelas estaduais até as leis orgânicas, planos diretores e codificações complementares bem como pelos planos e políticas territoriais e de desenvolvimento. Pode ser observada tal intervenção, pela necessidade de manutenção do equilíbrio do sistema social para viabilizar a produção, regulando os custos da reprodução da força de trabalho, seja mediante o fornecimento, a preços subsidiados, de produtos de primeira necessidade ou da casa própria, seja pela criação de infra-estrutura urbana – água, luz, esgoto, telefone, transporte, escolas, hospitais.⁷²

⁷⁰ Carlos, A. F. A., *A (re)produção do Espaço Urbano*. São Paulo: EDUSP, 1994. p. 24.

⁷¹ *Ibidem*, p. 26.

⁷² *Ibidem*, p. 34.

Já para Lefebvre, as correlações entre o espaço social e o Estado são ainda mais profundas, e sua ingerência, enquanto estrutura para o exercício do poder, não pode ser reduzida apenas a interesses econômicos sendo que a criação de um espaço apropriado para tais interesses constitui uma parte fundamental e intrínseca da atividade estatal. Como ele observa:

“O que é o Estado? Uma *estrutura* dizem os cientistas políticos, a estrutura de um poder que toma decisões. Sim, mas devemos acrescentar: uma estrutura espacial. Se não levarmos em conta essa estrutura espacial e seu poder, retemos apenas a unidade racional do Estado(...). Somente os conceitos de espaço e de sua produção permitem que a estrutura de poder atinja o concreto (...)”⁷³

Uma das críticas às ações do Estado, na visão de Lefebvre relacionada ao espaço urbano, é de que se trata de uma estrutura de poder cujas intervenções inauguraram a destruição do espaço social e a forma compacta confinada de cidade.⁷⁴ Ainda para Lefebvre, o Estado está aliado não só contra a classe trabalhadora ou mesmo contra frações do capital, ele é o inimigo da própria vida cotidiana – pois produz o espaço abstrato, negando o espaço social que suporta a vida cotidiana e a reprodução de suas relações social e dá, como exemplo, as intervenções de Georges Haussmann⁷⁵ que rompeu o espaço histórico de Paris em proveito de um espaço estratégico.⁷⁶ Lefebvre ainda reforça a importância da interveniência do Estado ao admitir a indissociabilidade entre espaço e Estado numa relação de coexistência fundamental ao afirmar que:

“O espaço tornou-se para o Estado, um instrumento político de importância capital. O Estado usa o espaço de uma forma que assegura seu controle dos lugares, sua hierarquia estrita, a homogeneidade do todo e a segregação das partes. É assim, um espaço controlado administrativamente e mesmo policiado.”⁷⁷

⁷³ Lefebvre *apud* Gottdiener, op. cit., p. 146.

⁷⁴ Gottdiener, op. cit. p. 148.

⁷⁵ Georges Haussmann administrou Paris a partir de 1853 e durante 25 anos implantou grandes transformações urbanísticas seguindo a estética do barroco, com seus alinhamentos e grandes perspectivas valorizando edificações monumentais ao mesmo tempo que abria vias de comunicações que, por sua vez, também teriam valor estratégico de natureza policial.

⁷⁶ Lefebvre *apud* Gottdiener, op. cit. p.148.

⁷⁷ Gottdiener, op. cit., p.129.

Não se considerando as razões de Estado, observa-se nessa abordagem que entre as diferenças, entre *espaço não abstrato* e *espaço abstrato*, em seus processos de construção, a variável tempo é um importante diferencial, pois aquelas ações mais rápidas não permitem a reelaboração mental e imagética em tempo compatível com os processos de cognição humanos. Nesse sentido, os impactos das “cirurgias” urbanas desde a Paris de Haussmann até as grandes “renovações” urbanas de hoje, também são traumáticos, porque urgentes. Em meses, é possível tranfigurar uma tecitura urbana elaborada em séculos. Vale dizer que as decisões de planejamento urbano radicais, necessariamente, não vão ao encontro do imaginário ideal de um determinado grupo social. O tempo, enquanto variável limitadora do imaginário, é que vai determinar sua qualificação. Assim, o imaginário contemporâneo de Paris, certamente, não subsistiria à ausência das largas avenidas de Haussmam que, para Lefebvre, “pulverizaram” em fragmentos abstratos o imaginário social daquela geração.

Ainda no que se refere à co-relação entre espaço e poder, Gottiedner reforça essa constatação ao destacar, entre as relações sociais e espaciais, a importância da figura do Estado enquanto agente de tranformações profundas no espaço social.

“ A organização espacial, representa a hierarquia de poder onde o *design* espacial configura-se como instrumento político de controle social que o Estado usa para promover seus interesses administrativos. O espaço de autoridades e administrações políticas dá, assim, ao Estado um instrumento independente para promover seus interesses. Por conseguinte, as relações espaciais figuram, proeminentemente, na reprodução das formações sociais existentes e nas práticas administrativas, hierarquicamente estruturadas da nação-Estado.”⁷⁸

Analisando as abordagens de Castells e Lefebvre, Gottdiener salienta diferenças fundamentais na medida em que defendem concepções diferentes de Estado. Para Castells, o Estado atua como regulador do conflito de classes e suas decisões e políticas inserem-se nos interesses de longo prazo do capital monopolista, enquanto que para Lefebvre o Estado é uma estrutura para exercício do poder. Castells observa que a intervenção do Estado no consumo coletivo cumpre, dentro do ambiente construído, inúmeras funções que favorecem os interesses capitalistas. Em primeiro lugar, suportando as necessidades dos trabalhadores, a intervenção diminui a responsabilidade do setor privado em prover os meios para a

reprodução das necessidades da força de trabalho, facilitando, desse modo, as reivindicações salariais. Em segundo lugar, o investimento do governo em bens públicos, que geralmente não traz lucro para o Estado, é considerado uma forma de desvalorização do capital que é exigida pela classe capitalista para deter a queda da taxa de lucro no curso do tempo: “Ao investir ‘a fundo perdido’, a taxa geral de lucro do setor privado permanece constante ou aumenta a despeito da diminuição do lucro em relação ao capital social como um todo”. Em terceiro lugar, Castells demonstra que o investimento do Estado, no ambiente construído, sempre é feito com capital privado, ou subsidiando a renovação de uma indústria atrasada para torná-la mais competitiva, em garantia de uma certa estrutura organizacional para a mobilização de capital mediante ajuda financeira ou funcional, de sorte que os interesses privados possam ampliar sua capacidade de acumular capital. "Desse modo, a infra-estrutura de rodovia pública torna possível o uso do automóvel, e as atividades de renovação urbana permitem as ações de empreendedores privados".⁷⁹ Segundo Lefebvre, porém, o Estado é uma forma hierárquica, dotada da abstração concreta de poder, numa relação de subordinação--dominação que é então utilizada por burocratas para controlar a sociedade. Além disso, ele concebe sua essência, a tarefa concreta da dominação, da mesma forma que realiza o poder econômico historicamente mediante a destruição, no curso do tempo, do espaço social e pela sua substituição por um espaço instrumental, fragmentado, e uma estrutura administrativa hierárquica desenvolvida no espaço. Lefebvre ainda qualifica tal estrutura como uma estrutura espacial na qual o poder atinge o concreto.⁸⁰

Gottdiener observa também que, nesse processo, o papel do Estado é contraditório:

(...) de um lado, precisa intervir a fim de preservar as coerências do espaço social em face de sua destruição pelas transformações capitalistas dos valores de uso em valores de troca - isto é, de espaço social em espaço abstrato. De outro, suas intervenções são explicitadas pela relação de dominação. Por conseguinte, as intervenções do Estado não resgatam o espaço social; ao contrário, ele apenas ajuda a hegemonia do espaço abstrato, produzindo alguns de seus próprios espaços através do planejamento. Sendo

⁷⁸ Gottdiener, op. cit., p. 130.

⁷⁹ Castells *apud* Gottdiener, op. cit., p. 140.

⁸⁰ Gottdiener, op.cit., p.146.

o Estado uma estrutura de poder, suas intervenções inauguraram a destruição do espaço social e a forma compacta, confinada de cidade.⁸¹

Também, para o desenvolvimento deste raciocínio, a referência de Lacoste à materialidade e não-neutralidade do espaço poderá reforçar hipótese de análise do objeto de estudo deste trabalho, quando afirma que o espaço não é nem neutro nem inocente, mas que é um dos campos de ação por excelência das forças políticas. Portanto, o Estado é também uma entidade geográfica, e o aparelho de Estado organiza o espaço geográfico de modo a exercer seu poder sobre os homens.⁸² Essa questão espacial também é referida por Barrios ao observar que:

“ Para tornar operantes suas tarefas de ordenamento da vida social, de preservação da ordem interna, de defesa externa e de prestação de serviços, o Estado procede à subdivisão do território nacional, que constitui seu domínio político formal. Com essa ação estabelece uma organização particular do espaço interno que guarda correspondência com uma hierarquia de poder que, geralmente, é do tipo vertical (município-distrito-entidade-nação).”⁸³

Barrios chama a atenção ainda de que as sociedades capitalistas subdesenvolvidas funcionam como economias de mercado e, portanto, as decisões finais e reais nesse campo são tomadas por agentes econômicos individuais em razão de seus interesses particulares, dificilmente atingindo os objetivos prefixados não deixando, de qualquer maneira, de modificar algumas das condições em que se verifica a reprodução social, com claras repercussões no espaço.⁸⁴

No plano da cultura do Estado no caso do Brasil, Costa observa que a herança colonial e do positivismo da república contribuíram na caracterização de um paternalismo estatal e que, com base nessa constatação, não se pode em hipótese alguma, subestimar o papel e a importância do Estado ao examinar quaisquer aspecto da vida nacional principalmente por sua tradição de conservadorismo e centralização exacerbada de riqueza e de poder e salienta ainda que

⁸¹ Gottdiener, op. cit., p. 150.

⁸² Lacoste *apud* Lipiedtz, op. cit., p. 150.

⁸³ Barrios, S., *A produção do espaço*; in M. A. Souza e M. Santos (org.): *A construção do espaço*; São Paulo: Nobel, 1986. p. 10.

⁸⁴ *Ibidem*, p. 12.

“ Nas últimas décadas, tem-se forjado no interior da sociedade e do Estado brasileiros uma tendência fortemente modernizadora, capaz de reproduzir no país algumas práticas e mecanismos típicos de sociedades democráticas avançadas. Entretanto, é igualmente sabido que a impermeabilidade do poder central e de setores ponderáveis das classes dominantes às mudanças exigidas por um processo democrático-modernizante, ainda é muito grande, o que nos remete, sob certo ponto de vista, a um estágio político certamente pré-democrático, mesmo em sua forma liberal clássica.”⁸⁵

Por outro lado, Castells observa que nos países mais avançados, depois de 1929, o Estado interfere de forma crescente e sistemática na economia, tornando-se um elemento essencial para evitar crises.⁸⁶ Nesse sentido, as políticas de Estado, racionais do ponto de vista do capital, são planejadas para servir aos interesses do capitalismo coletivo. Assim, o Estado alia-se ao capital, e, ao mesmo tempo em que ele atende aos interesses da classe dominante, atende a seus próprios interesses, já que atua diretamente no processo produtivo. Tal fato se expressará no espaço de forma diferenciada.⁸⁷ Assim, aumenta a ingerência do Estado na economia à medida que cresce a importância do Estado como agente econômico para fazer frente aos desequilíbrios setoriais e gerais apresentados pelas sociedades capitalistas modernas. Progressivamente, o Estado foi-se encarregando, além da dotação da infra-estrutura de apoio exigida pelo processo de industrialização, de novas tarefas e responsabilidades como o controle das indústrias básicas e transformando-se, em alguns casos, no principal investidor dentro das economias nacionais. No capitalismo subdesenvolvido, em particular, as contradições próprias do sistema vêm-se agravadas pela relação de dependência, situação que exige a intervenção crescente do Estado na esfera econômica para atenuar sua debilidade e vulnerabilidade congênitas. O Estado vê-se obrigado a substituir suas ações políticas isoladas e, muitas vezes, de caráter intuitivo, por um conjunto integrado de decisões ao qual se dará coerência mediante a racionalização técnica. Dessa forma, na maioria das nações latino-americanas, a atividade político-econômica estatal passa a expressar-se por meio dos processos de planejamento.⁸⁸ Exemplo disso, relacionados mais especificamente ao objeto de estudo deste trabalho, são o plano de metas do Governo Juscelino Kubitschek para os anos de 1957 a 1960 e os Planos Nacionais de desenvolvimento dos governos militares a partir de 1964.

⁸⁵ Costa op. cit. p.25.

⁸⁶ Castells *apud* Gottdiner op. cit., p. 155.

⁸⁷ Carlos, op. cit., p. 47.

Abstratos ou não, os espaços, que compõem os processos de urbanização determinam formas que são resultantes de diversos fatores e que contêm cargas simbólicas. Para Serra, a sociedade contém o seu modo de produção e a combinação das instâncias fundamentais: econômica, político-institucional e ideológica. A primeira traduz-se nos elementos de produção, consumo e troca. As duas últimas, nos elementos de gestão e nos elementos simbólicos. Cada instância, cada elemento das instâncias, cada combinação das instâncias determina as formas espaciais, que são também determinadas pela sua própria persistência – que aqui se denomina inércia – ou até mesmo pela ação de indivíduos ou grupos de indivíduos. Em decorrência, a forma-figura dos aglomerados urbanos faz-se sobre um terreno com características físicas específicas, mormente quanto ao relevo e à hidrografia. Segue-se que as formas espaciais concretas resultarão da interação entre as determinações sociais e essas características. É necessário compreender as relações de poder e de dominação existentes dentro da sociedade nas várias etapas da construção da cidade para entender os inúmeros aspectos das posições, das relações espaciais, das dimensões e das formas das adaptações e da aglomeração. Somente assim, pode-se então compreender a carga simbólica impressa nessas formas. A forma urbana explica-se aí também como um signo e um conjunto de signos de significados cambiantes no tempo, mas precisos em determinado momento.⁸⁹

Assim, e, paradoxalmente, o poder do Estado e o aparato burocrático característico das administrações públicas mantêm tal distância dos indivíduos que o legitimam, podendo-se afirmar que tal instituição está em constante processo de “descolamento” da população e de seu território para se caracterizar como uma instituição quase-autônoma, destituída das relações fundamentais inerentes à origem do Estado. Nessas condições, tal instituição se caracteriza como um *pseudo-Estado*. Nesse sentido, não importando a ideologia do Estado, a partir de uma determinada instância de sua estrutura ele passa a ser inacessível nas suas determinações que, via de regra, vão atender aos interesses das classes dominantes, notadamente aquelas baseadas no poder econômico. Percebe-se então que a instância limite ou a distância entre o indivíduo e o Estado é inversamente proporcional ao grau de politização ou liberdade, ou seja, ao grau de informação qualificada que a população de indivíduos potencializa. Como a determinação de políticas públicas que vão estimular ou inibir o desenvolvimento coletivo, é atribuição do Estado, o próprio Estado regula os afastamentos que se observam. Esses afastamentos, inevitavelmente, se manifestam materialmente por meio da inexistência ou precariedade de infra-estruturas, de equipamentos

⁸⁸ Barrios, op. cit., p. 12.

urbanos e de serviços públicos ou seja, da falta de espaços sociais qualificados – lugares do engendrar do imaginário urbano.

Do ponto de vista conceitual, observa-se que os processos determinantes das origens do imaginário, do espaço social e do Estado são passíveis de análise correlacional que pode contribuir na compreensão do fenômeno urbano. Nesse sentido, deve-se considerar que os grupos sociais estabelecem modos de relação com o espaço valorizando-o de certa forma, identificando relações culturais com tal espaço por meio da projeção sobre ele das necessidades, organização para o trabalho e as relações de poder ocorrentes. Portanto, toda a sociedade, que delimita um espaço de vivência e produção organizando seu domínio, transforma-o em seu território, ou seja, a projeção territorializada de suas próprias relações de poder sendo que essa relação espaço-poder se caracteriza como uma relação sociopolítica por excelência.⁹⁰ Diante disso, pode-se inferir que o imaginário social, que determinou relações de poder no processo de territorialização, por consequência, instituiu a figura do Estado gerenciador de conflitos que, por sua vez, utiliza-se do espaço como instrumento de controle social e de materialização de seu imaginário, materialização esta impregnada de imagens com seus símbolos e significados na qual a sociedade encontra as fontes de seu imaginário, caracterizando um *continuum* conformando a cultura do espaço social.

Buscando as essências no que se refere à produção do espaço social, seja de um país, de uma região ou de uma cidade, esse processo implica em ações e, antes disso, pressupõe decisões, sejam individuais ou coletivas cujos agentes ponderam à luz das circunstâncias e, principalmente, da forma de apreensão do mundo, da sua escala de valores do ecossistema, e em que posição se situa nesse ambiente, portanto, dependente da “qualidade” da visão ética do indivíduo ou de uma instituição na sociedade na qual se insere. Dentre esses agentes, como se viu, sobressai a figura do Estado cuja existência é decorrência da tácita concordância de um conjunto de indivíduos que ocupam um determinado espaço, e que, dada a complexidade de relações existentes, necessitam de uma instância comum de poder cuja função prescípua é administrar o conjunto da sociedade, buscando equilibrar as forças sociais. Constata-se então estar aí implícito o conceito de *legitimidade* auferido ao Estado. Assim, o Estado, por intermédio de seu governo, passa a ser a instituição mais determinante no concerto a produção do espaço social. Portanto, a qualidade ética da instância governamental do Estado é que vai, em última instância, determinar a qualidade do espaço, notadamente o espaço urbano – reflexo e fonte do imaginário social. Nesse sentido, observa-se

⁸⁹ Serra (1987) op. cit. p. 116.

que o imaginário social que determinou as relações de poder no necessário processo de territorialização, por conseqüência, instituiu a figura do Estado gerenciador de conflitos que, por sua vez, utiliza-se do próprio espaço como instrumento de controle social e de materialização de seu imaginário como se constata de forma explícita na imagem, na memória e no imaginário social da cidade – síntese das representações materiais das relações de poder.

Portanto, peculiar à sua dinâmica, o Estado ao interferir num espaço, mediante investimentos ou incentivos que criem, alterem funções ou usos do espaço, direta ou indiretamente, vai transformar a paisagem, a dinâmica, e a sua história que são variáveis intervenientes na estruturação do imaginário social.

⁹⁰ Costa, op. cit. p. 18.

1.3 Políticas territoriais

Com o intuito de contextualizar a abordagem do Estado à condição brasileira, procura-se, a seguir, referir análises sobre as formas e conteúdos de políticas que, de certa maneira, trouxeram repercussões no espaço social de Santa Maria e, com isso, traçar um primeiro esboço do cenário político-administrativo onde se inserem os processos de produção do espaço e do imaginário social.

Considerando-se a hipótese desse trabalho, importa a identificação e caracterização dos prováveis nexos entre as ações do Estado relativas ao caso específico e suas conseqüências factuais. Portanto, intentar-se-á um aprofundamento para avançar na caracterização da relação Estado-urbano no caso de Santa Maria que demandará na apropriação de conhecimento elementar do assunto.

Segundo Costa, na primeira metade da década de 50 no segundo governo Vargas, dois processos fundamentais, cujas bases foram lançadas na década de 30, tiveram continuidade em ritmo acelerado: a industrialização e a modernização do Estado. Para tanto, o estado priorizou suas políticas públicas e seus investimentos em programas maciços de infraestrutura, energia e transportes. São empreendimentos diretos do Estado a implantação da Cia. Siderúrgica Nacional, o projeto da USIMINAS; a criação da PETROBRÁS e da ELETROBRÁS entre outros empreendimentos do setor de bens de produção, de forma a alavancar os demais ramos industriais como os de bem de consumo duráveis e não-duráveis. Em nível estatal foram criados o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) e seu braço de financiamento à indústria, o FINAME, além de conselhos e comissões de coordenação estatal setorial. Tais iniciativas representavam, segundo outros pesquisadores, um conjunto de condições prévias para o grande surto industrial e de crescimento econômico acelerado ocorrido no governo seguinte do presidente Juscelino Kubitschek.⁹¹ O plano de Metas (1957-60) direcionado para os setores de ponta da estrutura industrial, transformou a estrutura econômica do País, desde os setores básicos, passando por transportes e energia, alterando a estrutura territorial como um todo. Os investimentos vinham principalmente do Tesouro Nacional para os setores de energia, transportes, siderurgia, construção de Brasília e infraestrutura em geral e de recursos externos sob a forma de capitais produtivos voltados à indústria automobilística, eletro-eletrônica entre outros ramos de ponta. Destaca-se o setor de transportes no qual foram privilegiadas as rodovias em escala nacional com o objetivo de

promover a integração do espaço econômico como um todo. Foram implantados 12.169 km de rodovias e pavimentadas 7.215 km. As rodovias federais aumentaram de 22.250 km para 35.419 km em quatro anos. Esse grande crescimento transformou as relações inter-regionais do País mediante novas articulações entre os sistemas rodoviários federal, estadual e municipal que se complementavam com a antiga malha ferroviária parcialmente expandida e reaparelhada pelo plano. Dessa forma, o Estado vai utilizar o sistema rodoviário como instrumento de “conquista interna.” Costa também salienta que o Plano de Metas ao não contemplar o planejamento das regiões, explicita a lógica em que se inspirou, a de que não se trataria de um plano para o território, mas de um plano para a expansão capitalista do país em sua etapa industrial. Diante disso, as políticas territoriais passariam a se constituir cada vez mais em subestratégias de políticas econômicas maiores. Chama a atenção também que políticas regionais e urbanas sempre ocupariam os “capítulos periféricos” dos grandes planos nacionais de desenvolvimento.⁹² Essa tendência de formulação de políticas econômicas integradas em macroplanos de desenvolvimento em que as questões setoriais e regionais deveriam ser integradas à uma estratégia com validade nacional, foi reforçada com a edição do Plano Trienal em 1962 já no governo de João Goulart. A importância no que se refere às políticas territoriais estaria mais nas intenções governamentais do que nos seus efeitos, já que não foi implementado. Mais tarde, o golpe militar de 1964 não alteraria significativamente o processo de modernização-centralização do Estado que se radicalizaria com instituição de “superórgãos” com função de integrar órgãos e políticas menores. Em novembro de 1964, é editado o programa de Ação Econômica do Governo (PAEG) para o período de 1964 a 1966 cujas propostas referiam--se, como os planos anteriores, às disparidades regionais e à necessidade de ocupação econômica da Amazônia diferindo em relação à medidas políticas de caráter centralizador. Mais tarde foi editado o Plano Decenal de Desenvolvimento Econômico e Social para o período de 1967 a 1976. Nesse plano, destaca-se a explicitação de políticas territoriais fundamentadas na “Teoria dos Pólos de Desenvolvimento”.⁹³ A seguir, o governo formula o Programa Estratégico de Governo (1968 a 1970) que mantém as diretrizes do Plano Decenal quanto às políticas territoriais com a novidade da criação do Ministério do Interior que vai subordinar as superintendências regionais. Já nos anos setenta, foi elaborado o I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, para os anos de 1972 a 1974 com ênfase

⁹¹ Ibidem, p. 51-52.

⁹² Ibidem, p. 54-55.

⁹³ A “Teoria dos Pólos de Desenvolvimento” foi formulada pelo francês F. Perroux e aplicada anteriormente em algumas regiões e cidades no País desde a década de 50. O plano previa a definição de “regiões-programa” e pólos urbanos capazes de irradiar, com base em investimentos concentrados, dinamismo à região.

em estratégias de “integração nacional” por meio da expansão da “fonteira econômica partindo do Centro-sul, de criação da “Regiões Metropolitanas” e do reforço aos “pólos de desenvolvimento” em todas as áreas do país. Em 1974, é editado o II PND para os anos de 1975 a 1979 com ênfase no esforço do crescimento econômico principalmente daqueles setores relacionados diretamente com exportações e em diretrizes relativas às políticas territoriais que se consubstanciarão em medidas agressivas em relação à expansão das fronteiras econômicas e ocupação econômica dos “vazios” territoriais.⁹⁴

As evidências mais expressivas das conseqüências no espaço social de Santa Maria, decorrentes do processo de desmobilização da estrutura do seu centro ferroviário, ocorrem no período pós 64, e, nesse sentido, é pertinente destacar trabalhos como os de Geraldo Serra de 1991 cuja abordagem busca caracterizar o processo de urbanização e o centralismo autoritário então vigente. Ressalte-se suas observações acerca da conveniência de adesão à ideologia do planejamento por parte dos militares como forma de associação aos tecnocratas. A sua afirmação de que as superestruturas, criadas durante aquele período, estão ainda em operação sugerem a contemporaneidade do tema. Esse autor ainda se preocupa, de maneira mais estrita, com a ingerência federal na administração local das obras urbanas, por meio de programas que visam a atender às necessidades de recursos provenientes do crescimento urbano acelerado. Interessa para este mesmo autor, averiguar entre as diversas cidades brasileiras, no período mencionado, as administrações municipais e suas relações de subordinação ao poder central, supostamente esclarecidas por meio da ideologia do planejamento e do despotismo de seus programas e políticas, neste sentido faz referências à Santa Maria.

Ainda nessa linha, Maricatto reforça tal constatação ao afirmar que

“A política urbana implementada pelo Estado autoritário, tecnocrático e centralizador que tem origem em 1964, expressa especialmente pela criação e gestão do SFH/BNH (Sistema Financeiro da Habitação e Banco Nacional da Habitação) e o impacto da lei federal 6766/79(...)pretendem mostrar o caráter excludente das medidas modernizantes de produção do espaço urbano.”⁹⁵

⁹⁴ Costa, op. cit. p. 62-64.

⁹⁵ Maricatto, E. *Metrópole na periferia do capitalismo: Ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 15.

Enfoque importante ao desenvolvimento dessa análise é o referente a aspectos ideológicos dos processos de decisão, principalmente em cidades como Santa Maria cujo desenvolvimento está atrelado a grandes estruturas do aparato estatal como a rede ferroviária e importantes unidades do exército, da aeronáutica e instituições como a Universidade Federal de Santa Maria, entre outras. Nesse sentido cabe ainda citar Serra:

“A mais superficial análise da prática da administração pública nos vinte anos do centralismo autoritário mostra claramente o caráter ideológico do processo de decisão das obras públicas municipais. De fato, e com muita frequência, ocupava-se sem construir, construía-se sem projetar, projetava-se sem planejar. (...) A liberdade necessária à decisão estava ausente ao nível municipal e a racionalidade era externa ao espaço urbano e definida em função de variáveis completamente alheias às condições locais.”⁹⁶

Por menor que seja a característica urbana, de um investimento federal como, por exemplo, uma ligação rodoviária de longa distância, ele afeta obviamente a estruturação do espaço e a organização do sistemas de cidades. Assim, todos os grandes investimentos governamentais em infra-estrutura afetam o sistema de cidades e, conseqüentemente, a atuação de órgãos como o DNER, RFFSA, DNOS, etc. tem uma conotação intra-setorial/interurbana.⁹⁷

A análise da política nacional de desenvolvimento urbano e de alguns programas federais, segundo Serra, indica contradições entre o discurso oficial e a ação centralizadora, e, especificamente em relação à Santa Maria, contextualiza a elaboração do Plano Diretor do fim da década de 70 do qual foi coordenador, comentando que

“O Plano Diretor Físico Territorial de Santa Maria foi elaborado dentro do aparato do centralismo autoritário, embora com firme controle das autoridades municipais, que ficaram na dependência da contratação de empréstimo junto aos órgãos oficiais de crédito para a execução do plano. Mesmo não sendo uma peça do planejamento autoritário, o Plano Diretor Físico Territorial de Santa Maria, pelos motivos expostos, via-se cercado das condições impostas pelo centralismo”.⁹⁸

⁹⁶ Serra G., *Urbanização e centralismo autoritário*. São Paulo: EDUSP/NOBEL, 1991. p. 75.

⁹⁷ Barat, J., *Política de desenvolvimento urbano: aspectos metropolitanos e locais*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979, p. 15.

⁹⁸ Serra (1991), op. cit. p. 137.

Transferindo-se para o Brasil, os conceitos de Lefebvre citados por Gottdiener em relação à produção de espaços abstratos, estes podem ser explicados pelo enorme distanciamento e contradições entre a legislação, estratégias e políticas de estado em relação à cidade real. Esse processo também é caracterizado por Maricatto :

”Esse descolamento entre a concretude e sua representação, com as conseqüentes práticas daí decorrentes, vão manifestar-se cotidianamente tanto no universo informal como no coração do aparelho de Estado, grande promotor da ruptura aludida. É intrigante perceber as estratégias desenvolvidas pelo Estado e pela sociedade para conviver com o ocultamento da cidade real, mas é no sistema jurídico porém, a quem compete oficialmente garantir a justiça e os direitos universais previstos na legislação, que as contradições são mais profundas.”⁹⁹

Como é possível inferir, a existência do Estado e seus poderes é decorrência da tácita concordância de um conjunto de indivíduos que ocupam um determinado espaço e que, dada a complexidade de relações existentes, necessitam de uma instância comum de poder cuja função precípua é administrar o conjunto da sociedade buscando equilibrar as forças sociais. Paradoxalmente, o poder do Estado e o aparato burocrático característico das administrações públicas mantêm tal distância dos indivíduos que o legitima, podendo-se afirmar que tal instituição nega sua origem ao se caracterizar como uma instituição autônoma, destituída do “cordão umbilical” inerente à origem do Estado. Nestas condições, tal instituição pode ser caracterizada como um *pseudo-Estado*.

⁹⁹ Maricatto, op. cit. p. 11.

1.4 A ferrovia no Rio Grande do Sul

Referências a trabalhos de pesquisa concernentes ao transporte ferroviário, que compõem o objeto de estudo, são a seguir relacionados com o objetivo de caracterizar a pertinência de análises inter-relacionais entre Estado, espaço e imaginário social.

Em 1964, sob forma de relatório, Fortes desenvolveu pesquisa sobre a evolução histórica da rede ferroviária no Rio Grande do Sul. Entre as diversas informações acerca dos aspectos institucionais e administrativos como leis e decretos, o trabalho informa que a rede ferroviária sul-rio-grandense foi formada de quatro linhas principais, incorporadas inicialmente e acrescidas de ramais construídos em diversas épocas.¹⁰⁰ Dessas quatro estradas, três viriam a constituir, no futuro, as linhas tronco do RS que são: Porto Alegre-Uruguaiana, Rio Grande-Bagé e Santa Maria-Marcelino Ramos. A linha Porto Alegre-Uruguaiana, que passaria pela então Vila de Santa Maria da Boca do Monte, teve início em 1873, quando o governo Imperial sancionou a resolução da Assembléia Geral que autorizava a construção de estradas de ferro que ligassem a Capital da Província às suas fronteiras. O trecho Porto Alegre-Santa Maria foi aberto ao tráfego em 1885, dando início ao desenvolvimento da ferrovia na região.

Em 1974, ainda com essa abordagem, Amaral escreve sobre a unificação de linhas, arrendamentos e contratos com o estado além dos planos de viação para o RS. Também, desenvolve comentários finais, tecendo críticas pelo fato de a rede não ter acompanhado o desenvolvimento do Estado nos seus diversos setores¹⁰¹.

Por outro lado, em 1986, Dias relata que as características dos traçados, a política ferroviária existente além da potencialidade econômica das diferentes regiões, atraíram os investidores belgas, tendo sido a *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien* o primeiro investimento em terras gaúchas. A rede ferroviária gaúcha, em oposição a tendência geral do País, não surgiu da união ocasional das linhas, mas sim do resultado de um projeto fundamentado que se tornou realidade nas últimas décadas do século passado e primeiras deste.¹⁰²

Kliemann em 1977, estuda a ferrovia gaúcha no período de 1905 a 1920, relacionando-a com a industrialização, sua atuação quando arrendada e unificada sob a tutela

¹⁰⁰ Fortes, A.B., *Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul*. RFFSA, Porto Alegre: mimeo, 1964. p. 1.

¹⁰¹ Amaral, op. cit., p. 20.

¹⁰² Dias, J. R. S., *“Caminhos de Ferro do RGS: uma contribuição ao Estudo da formação Histórica do sistema de transporte ferroviário no Brasil meridional*. São Paulo: Rios, 1986.

da *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, o processo de deterioração, a penetração de caráter anarco-socialista associados aos movimentos grevistas e ainda a doutrina política do Estado, buscando averiguar os reais objetivos das decisões governamentais referentes à crise de transportes ferroviários no RS.¹⁰³

A partir de 1898, Santa Maria passou a ser um centro ferroviário, de acordo com as estratégias militares que consideravam a cidade ideal para o encontro das vias do sul, pois estava protegida pela distância que separa as fronteiras e por estar bem situada para funcionar como apoio logístico. Ocorreu a transferência das oficinas da *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* de Porto Alegre para a cidade onde já funcionavam as oficinas da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana e a estrada de ferro Santa Maria-- Passo Fundo. A estrada de ferro alterou a economia de Santa Maria. O telégrafo e o trem puseram a cidade assim como outras localidades em comunicação com todo o País. A melhora das comunicações alterou costumes, agilizou notícias e fez com que as regiões rompessem o isolamento, e isso possibilitou o ingresso das populações na modernidade. A posição geográfica, que facilitou o comércio, inicialmente de tropas, fortaleceu-se com a chegada do transporte ferroviário. Cresceu o número de empresas comerciais que se estendeu por toda a zona urbana. A cidade transformou-se num importante ponto obrigatório entre as praças comerciais da fronteira, da serra e de Porto Alegre. Como consequência do desenvolvimento da atividade comercial e de ser ponto final da estrada de ferro, surgiram hotéis para atender a demanda dos vendedores que tinham destino em Santa Maria ou pernoitavam para seguir viagem.

Em 1907, encontrava-se em processo de construção, pela concessionária, a Vila Belga, um dos primeiros conjuntos habitacionais do Brasil, destinada aos empregados da viação e hoje considerada Patrimônio Arquitetônico e Cultural de Santa Maria. Esse conjunto habitacional projetado provavelmente pelo engenheiro belga Gustave Vauthier, inicialmente destinava-se aos funcionários mais graduados, sendo mais tarde ampliado para abrigar mais funcionários totalizando 84 unidades habitacionais. Outras edificações foram incorporadas a este núcleo como a sede do Clube dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e, principalmente, alguns edifícios da Cooperativa dos Empregados da VFRGS. Especificamente com a fundação da Cooperativa, ocorreu significativo desenvolvimento na comunidade não só ferroviária como em geral, em decorrência da implantação de edificações que abrigavam atividades como: Escola de Artes e Ofícios (1918-1921) mais tarde Escola Industrial Hugo

¹⁰³ Kliemann, op. cit. p. 159-249.

Taylor (1943); Farmácia (1917); açougue (1920); Escola Santa Terezinha – Escola Complementar Feminina (1927-1930) atualmente Colégio Estadual Manoel Ribas; Casa de Saúde (1931-1933), armazéns, Padaria Modelo e fábrica de bolachas e massas (1962) e outros como a lenheira, tipografia, marcenaria, alfaiataria, torrefação e moagem de café, estofaria, fábricas de confecções, de sabão. O crescimento da Cooperativa foi acelerado com o fornecimento de milhares de toneladas de alimentos e de outras mercadorias aos ferroviários do Rio Grande do Sul anualmente. A grande organização era o ponto de referência para os produtores rurais da região e para os atacadistas. Rapidamente, a entidade tornou-se a maior Cooperativa de consumo da América do Sul, tendo implantado filiais em Porto Alegre, Rio Grande, Passo Fundo, Bagé, Cruz Alta, Cacequi, Montenegro, Ramiz Galvão, Olimpo, Uruguaiana, Alegrete, Santiago, Porto do Conde, Taquara e Diretor Pestana além de 15 farmácias próprias.¹⁰⁴

Como se observa, configurava-se assim um conjunto arquitetônico com múltiplas funções que também determinaram transformações no uso e ocupação do solo da cidade. Num primeiro momento, ocorreu deslocamento do eixo comercial da cidade, para a então Av. Progresso e posteriormente denominada Av. Rio Branco. Os comerciantes faziam questão de desenvolver suas atividades nessa avenida. Mais tarde com o declínio do transporte ferroviário de passageiros, o eixo comercial citadino desloca-se novamente para a primeira quadra da Rua Dr. Bozano, praça Saldanha Marinho e início da rua do Acampamento. Consta que, nessa área se vendia em torno de 50% do que era consumido na cidade e região.¹⁰⁵

Portanto, a história da ferrovia, da vila Belga e da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul confunde-se com a própria história da cidade de Santa Maria.¹⁰⁶

Para o espaço social de Santa Maria, a ferrovia com seus prédios, materiais, estruturas e sons característicos, a Vila Belga e a Cooperativa dos Empregados da RFFSA com seus lugares e valores culturais, constituíram-se em marcos referenciais de uma época como símbolos de dinamismo, de capacidade de organização e produção.

Sob esse enfoque, as observações de Serra e Linch são elucidativas e aplicam--se ao caso em análise. Para Serra, a compreensão da forma urbana, dos processos que a conformam e dos sistemas que a controlam não é possível sem a consideração dos sistemas de símbolos ali atuantes.

¹⁰⁴ Beber, C. C., *Santa Maria 200 anos: história da economia do município*. Santa Maria: Pallotti, 1998. p.215.

¹⁰⁵ *Ibidem*. p.193.

¹⁰⁶ Schlee, A. R. (org.), *Processo de tombamento da Vila Belga*. Santa Maria, 1996.

“ À medida que se desenvolvem e se reelaboram as ideologias justificadoras do controle da produção, do consumo e do excedente por determinados indivíduos ou grupos de indivíduos (castas, classes, etc.) essas ideologias precisam encontrar sua expressão material. Dentre as várias formas de expressão ideológica, estão os símbolos urbanos.(...) O significado desses signos, sendo historicamente determinado, modifica-se com o tempo, isto é, com o contexto histórico, social, econômico e político. Para Aristóteles, a importância dos símbolos no espaço e nas suas adaptações era explicitada como sendo instrumentos ideológicos a serem conscientemente utilizados.”

107

Sobre a imagem do meio ambiente, Lynch defende a idéia de que a legibilidade é crucial na estrutura citadina. Para tanto, desenvolve estudos sobre a importância da legibilidade do espaço para qualidade das referências de uma população e a evocação que a qualidade de um objeto físico pode propiciar à imaginação, entre outras abordagens e estudos de caso todos referidos à imagem da cidade.¹⁰⁸ Essa referência teórica é pertinente à tal abordagem na medida em que é possível constatar a descaracterização dos espaços, das construções, da dinâmica, das relações socioeconômicas associadas à desestruturação das atividades ferroviárias. É possível identificar duas grandes balizas do processo de desestruturação das atividades ferroviárias a partir da década de 1950. A primeira é caracterizada pelo Plano de Metas (1957-1960) cujas políticas incentivavam o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário. A segunda caracterizada pelo golpe militar de 1964 que cerceava a liberdade de expressão e sufocava estrategicamente focos de organizações políticas contrárias ao regime. Tais constatações permitem elaborar hipóteses de que as políticas de planejamento antes de serem econômicas, visaram, no primeiro momento, a atender a um modelo de desenvolvimento que atendesse aos interesses da indústria automotiva e, agravando ainda mais as condições da rede, as políticas de cunho ideológico e logístico da revolução objetivando diminuir a força de uma classe historicamente politizada. A falta de investimentos e o conseqüente sucateamento da infra-estrutura e descaso com os funcionários somados a desarticulações funcionais da estrutura existente, denotam que interesses alheios ao interesse público norteavam as decisões, notadamente quando se constata que tais políticas iam em sentido contrário a todas as experiências e iniciativas para o setor de

¹⁰⁷ Serra, op. cit. p. 113.

¹⁰⁸ Lynch, op. cit.

transportes exitosas de outros países. Esse declínio das atividades de transporte ferroviário é observado por Beber ao registrar o início do desenvolvimento do transporte rodoviário com a criação de

“ (...) três importantes empresas de ônibus intermunicipais . No início as três começaram modestamente usando ônibus primitivos, desprovidos de conforto e que trafegavam por poeirentas estradas de terra batida. Aos poucos, com os lucros do intenso labor, novos ônibus, maiores e mais confortáveis, foram adquiridos. Por outro lado o governo foi melhorando a qualidade das rodovias, asfaltando-as em grande quantidade.”¹⁰⁹

O conceito do sistema ferroviário passou então a mudar:

“ A partir da década de 50, apesar de Santa Maria ter-se tornado o mais importante centro ferroviário do Estado, os usuários de transporte coletivo foram abandonando os velhos, sujos e desconfortáveis vagões ferroviários, em troca do maior conforto, da rapidez e da segurança dos ônibus intermunicipais.”¹¹⁰

O setor econômico comercial, mais sensível e dependente dos serviços de transporte, por meio de sua associação à Associação Comercial de Santa Maria, advertia constantemente as autoridades competentes contra os “caóticos serviços de transporte da VFRGS e contra suas tarifas, consideradas abusivas pelos usuários.”

Portanto, eliminadas as funções, deterioram-se os espaços de seu exercício. Deteriorando-se os espaços, no caso espaços de interesse econômico e social, cessam o exercício de seu uso e o desenvolvimento da cultura do lugar. Perde-se o sentido de lugar. Interdependentes entre si e, fundamentalmente dependente da força dos trabalhadores da rede, os equipamentos e serviços da Cooperativa do Empregados também sofreram ações que dervirtuaram seus propósitos e precipitaram seu declínio.

Em 1998, a par da privatização de seus serviços, a RFFSA ofereceu a diversos municípios e à iniciativa privada as áreas abandonadas. O cadastro dessas áreas dá bem a dimensão da desestruturação das suas atividades (ver fig.7). A própria Estação Férrea– portal histórico de Santa Maria, hoje está abandonada e depredada, aguardando reciclagem de uso.

¹⁰⁹ Beber, op. cit., p.64.

¹¹⁰ Ibidem, p.64.

1.5 Metodologia¹¹¹

A metodologia estruturou-se com base na idéia de tornar intelegível as representações produzidas pelos “atores” que atuaram e atuam no cenário do espaço social de Santa Maria e, mais especificamente, no cenário “ferroviário” que a caracterizou de forma marcante. Entendendo-se que os sistemas simbólicos de idéias e imagens de representação, que consubstanciam o imaginário social, se elabora por meio das percepções e elaborações cognitivas individual, coletiva e institucional, procurou-se destacar os modos e significações das “representações” do espaço social individuais, coletivas e institucionais. Isso se deve à constatação preliminar de que o espaço social em análise contém manifestações desses três segmentos. Portanto, é nos relatos individuais daqueles que vivenciaram seja como agentes, seja como observadores dos processos, nas iniciativas das associações representativas de classes e nas determinações das instituições políticas e administrativas, que se buscou encontrar traços da dimensão real das causas e dos efeitos das tensões socioeconômicas do contexto analisado e suas repercussões na produção do espaço.

Diante disso, a abordagem metodológica deste trabalho ocorreu sob o enfoque qualitativo, tendo em vista a possibilidade de se partir de um fenômeno social concreto num ambiente com uma realidade ampla e complexa, não só passível de descrição, como também de explicação de sua estrutura, na medida em que os fenômenos estão impregnados dos significados que o ambiente lhe outorga. Muito embora produto de uma visão subjetiva, as análises não rejeitaram expressões quantitativas, numéricas, objetivando uma interpretação que tem como base a percepção dos fenômenos contextualizados. Os pontos de análise – políticas, instituições, a cidade como fenômeno social, entre outros, correlacionam-se em contextos históricos e geográficos que os particularizam, dando um caráter de processo o qual por sua vez, assume importância na dinâmica da estruturação do espaço social aqui entendido como cidade. A pesquisa buscou descrever não só as aparências dos fenômenos (políticas, planos, estruturação do espaço urbano), como também as suas essências (pensamentos políticos, ideologias), procurando relacionar as causas (sistemas políticos, instituições e outras) de suas existências avaliando suas conseqüências. A investigação do desenvolvimento desses fenômenos buscou identificar quais as forças e motivações decisivas responsáveis pelo seu desenrolar característico.

¹¹¹ A metodologia empregada teve como referências as seguintes obras: Severino, A. J., *Metodologia do trabalho científico*. São Paulo, 1994; Triviños, Augusto N.B. *Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa na educação*. São

Importou também, identificar se, em alguma instância de decisão, foram considerados os impactos de ordem qualitativa à sociedade. Essa investigação objetivou comprovar hipótese de que prognósticos de relevância social não foram considerados, ou se foram, não com a devida valoração e que a desarticulação entre políticas setoriais pode determinar desequilíbrios no espaço social e, conseqüentemente, no imaginário social que os traduz.

O encaminhamento da investigação iniciou-se com análises dos conceitos de *Espaço Social* com o intuito de construir o referencial teórico básico à ponderação dos fatores que possam determinar sua transformação e implicações no imaginário social. Entende-se que o objeto de estudo está melhor relativizado se apoiado no arcabouço conceitual das teorias do espaço social que buscam considerar a variabilidade possível das interações humanas com o espaço natural ou construído. Ainda com o objetivo de contextualizar o tema central deste trabalho no campo teórico, a caracterização do Estado e das suas relações com cidade tornou-se fundamental. E, em seqüência, buscou-se correlacionar as teorias do Espaço social, do Estado e do Imaginário Social de forma a evidenciar os aspectos essenciais constituintes da lógica interna desses campos e, principalmente, da lógica das relações indissociáveis entre essas três instâncias.

O rebatimento desses aspectos conceituais e teóricos na realidade exigiu a consideração de aspectos de ordem legal e administrativa relacionadas ao objeto de estudo tais como planos e estratégias de desenvolvimento, programas, políticas, resoluções, códigos e outros. Também, foram revisados aspectos relativos ao desenvolvimento da rede ferroviária principalmente no Rio Grande do Sul e, detidamente, em Santa Maria com a agregação de informações relativas ao Cooperativismo, aspecto particularmente fundamental no processo analisado. Os diversos contextos da evolução urbana de Santa Maria também foram revistos nessa etapa na busca das repercussões urbanísticas enquanto resultantes da estruturação e desestruturação das atividades ferroviárias.

Tais informações e dados foram coletados preliminarmente junto aos escritórios da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima–RFFSA, da Cooperativa dos Empregados da RFFSA, Associações dos Ferroviários, Sindicato dos Ferroviários, Secretaria de Obras e Serviços Urbanos, Secretaria de Planejamento, Ministério dos Transportes e do Planejamento, Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística– IBGE, Fundação de Economia e

Estatística–FEE, museus, arquivos de jornais, entrevistas e outros procedimentos que o desenvolvimento da pesquisa sugeriu.

Para o método de análise, procurou-se observar o caminho proposto por Bolle, quando propõe que, para se obter uma “radiografia” do imaginário coletivo, sugere a montagem por superposição de imagens, discursos, eventos e outras expressões reais ou imaginárias ¹¹² o que para Pesavento, seria a técnica que mais se aproximaria de uma contextualização.¹¹³ Nesse sentido, além de informações colhidas junto aos arquivos da imprensa, anuários registros da comunidade, obras literárias e plásticas, foram aplicadas entrevistas estruturadas.

No que se refere à entrevista, essa se estruturou nos seguintes eixos: a importância do transporte ferroviário para o desenvolvimento da cidade, objetivando avaliar o nível de compreensão do entrevistado acerca dos impactos econômicos e culturais originados por esse tipo de atividade no espaço social de Santa Maria; o conhecimento de lugares relacionados com o transporte ferroviário suas funções e importância relativa objetivando avaliar o grau do registro da memória; o significado pessoal e as localizações relativas dos lugares no espaço geográfico; e a elaboração da ou das perdas – se estas estão expressas –, objetivando caracterizar e avaliar a importância relativa do imaginário do grupo de entrevistados no contexto do espaço social. Cabe referir que o número de entrevistas decorreu da disponibilidade de pessoas em cada segmento do universo aprioristicamente definido como caracterizador do tema trabalhado. Assim, a amostra dessas entrevistas teve a seguinte distribuição: Associação dos Aposentados e Pensionistas da Viação Férrea do RS (5 entrevistas); Associação dos Aposentados da RFFSA (3 entrevistas); Associação dos aposentados Ferroviários do IPÊ (3 entrevistas); Sindicato dos Ferroviários (3 entrevistas); Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do RS (3 entrevistas); Alunos da 3ª série do 2º grau do Colégio Estadual Manoel Ribas – localizado na *mancha* ferroviária (30 entrevistas); Alunos da 3ª série do 2º grau do Colégio Estadual Maria Rocha – localizado distante da *mancha* ferroviária (30 entrevistas); pessoas escolhidas aleatoriamente (10 entrevistas).

Concluída essa etapa, as informações e dados foram sistematizados e analisados procurando identificar as correlações possíveis entre decisões institucionais e imaginário social. Correlações caracterizadas, *a priori*, pelas mudanças nas funções e atividades

¹¹² Bolle, op. cit., p. 97.

¹¹³ Pesavento (1995) op. cit. p. 287.

operacionais da ferrovia, suas conseqüências no uso do solo, na circulação, nas edificações, monumentos, espaços, no capital social e na construção do imaginário.

2. Políticas para a ferrovia e imaginário social

A história dos transportes ferroviários no Rio Grande do Sul tem suas origens numa pequena linha construída e explorada pela empresa inglesa *Porto Alegre and New Hamburg (Brazilian) Railway Company Limited* cujas atividades tiveram início em 14 de abril de 1874, ligando Porto Alegre a Novo Hamburgo num percurso de 33,756 km. Em 10 de setembro de 1873, o Imperador Dom Pedro II sancionou o decreto que autorizava a exploração e estudos de uma estrada de ferro que ligasse Porto Alegre a Uruguaiana no extremo oeste do Estado, então Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, cujas obras iniciaram em 1877 e alcançaram Santa Maria em 1885. Cinco anos mais tarde, Santa Maria ligava-se à cidade de Cacequi, rumo à fronteira. Circunstâncias políticas como a Revolução Federalista, e administrativas da Estrada de Ferro Porto Alegre-Novo Hamburgo determinaram a paralisação das obras que só foram retomadas em 1896 pela *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fèr au Brésil* e inauguradas em 1911. Mais tarde, essa estrada foi ligada à Estrada de Ferro Porto Alegre-Novo Hamburgo, constituindo-se assim uma das linhas tronco da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Também, foram implantadas as linhas tronco Rio Grande-Cacequi (1900), interligando a rede ao Porto de Rio Grande e Santa Maria-Marcelino Ramos (1910), ligando o estado ao resto do País, além de diversos ramais e trechos que configurariam a malha ferroviária do Estado.

Em 1920, iniciou-se a encampação, pelo Estado, das linhas férreas que pertenciam então à *Compagnie Auxiliaire*, motivada pela irregularidade dos trens e inúmeros acidentes decorrentes das precárias condições dos equipamentos e materiais operacionais (rodante e de tração) que prejudicavam o transporte. Assim, foi firmado, em 29 de março de 1920, acordo provisório para a encampação pelo Governo da União e posteriores decretos em junho de 1920.¹¹⁴ O processo culminou com o Decreto 15.438, de 10 de abril de 1922 que tratava da consolidação dos termos de encampação da Viação Férrea e sua transferência em arrendamento ao estado do Rio Grande do Sul o qual sofreu alterações posteriores.¹¹⁵

Em 1957, o governo sanciona lei que transforma as empresas ferroviárias da União em sociedade por ações.¹¹⁶ Segundo Fortes

“ Face a nova ordem, e, desejando o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, entregar a Viação Férrea, ao governo da União, em consequência dos entraves criados para a sua manutenção pela situação francamente deficitária e, principalmente pelas dificuldades financeiras porque atravessa o estado, resolveu valer-se desta oportunidade e tratar do retorno da rede à administração federal.”¹¹⁷

O retorno da Viação à União ocorre em 1959, já com diretoria nomeada pela RFFSA mediante acordo posteriormente ratificado pela lei federal em 1961.¹¹⁸

Mais tarde, observa-se que, no imaginário dos gestores da RFFSA nos anos 60 e 70 do regime autoriário, a “locomotiva” era a racionalização administrativa e econômica como deixa transparecer os artigos da revista REFESA, publicação do Departamento de Relações Públicas da RFFSA.

“A racionalização administrativa e operacional, a par do desenvolvimento de uma notória agressividade industrial, gerando mais transporte, vem-se refletindo na redução dos custos operacionais, estimulando-se ao mesmo tempo, através de uma campanha dirigida neste sentido, outro círculo vicioso – este sim, realmente salutar: o da melhor eficiência no serviço prestado,

¹¹⁴ Decretos 14.222 de 18 de junho e 14.224 de 21 de junho de 1920.

¹¹⁵ Em 31 de março de 1928, 13 de outubro de 1949, 25 de julho de 1950 e 17 de agosto de 1950. O decreto legislativo estadual 204 de 15/12/1950 aprova o convênio celebrado com a União. Lei federal 2217 de 5/7/1954 promove revisão do contrato a qual é ratificada pelo decreto 36226 de 24/9/1954.

¹¹⁶ Lei 3115 regulamentada pelo decreto 36226 de 24 / 9/ 1957

¹¹⁷ Fortes, op. cit., p.20.

¹¹⁸ Acordo lavrado em 22/5/1959 e ratificado por lei federal 3887 de 8/2/1961.

intimamente vinculado à noção de conquista de mercado, isto é de mais carga, melhor serviço – melhor serviço, mais carga.”¹¹⁹

Observe-se a antítese do pensamento expresso nas palavras “círculo vicioso – este sim, realmente salutar” que deixa dúvidas acerca da possibilidade de ser um ato falho que desvela a idéia de que os fins justificam os meios.

Outro aspecto relevante se refere à significação dada ao tempo passado da ferrovia. Os espaços e objetos caros à memória ferroviária são referidos como “cemitérios” conforme artigo da Revista REFESA de março-abril de 1972. A noção do tempo passado é caracterizada pela não-valorização das ações, dos espaços e dos objetos, os quais não conteriam elementos “úteis” para os novos tempos em nenhum de seus planos de interpretação seja histórico, simbólico ou meramente utilitário.

Por outro lado, o gen. Emílio Garrastazú Médici, citado em artigo intitulado “O Brasil se põe em marcha” com o subtítulo “ O Despertar do Colosso”, publicado nos EUA pela Morgan Guaranty Trust Company. N.Y. em 1971, observa que “A economia está indo bem, mas o povo está indo mal !”¹²⁰. Uma observação curta em extensão, mas profunda em significado ao considerá-la como manifestação de um dos presidentes do então denominado período de centralismo autoritário e que demonstrava que a racionalidade econômica por si só necessariamente não é razão direta para desenvolvimento social.

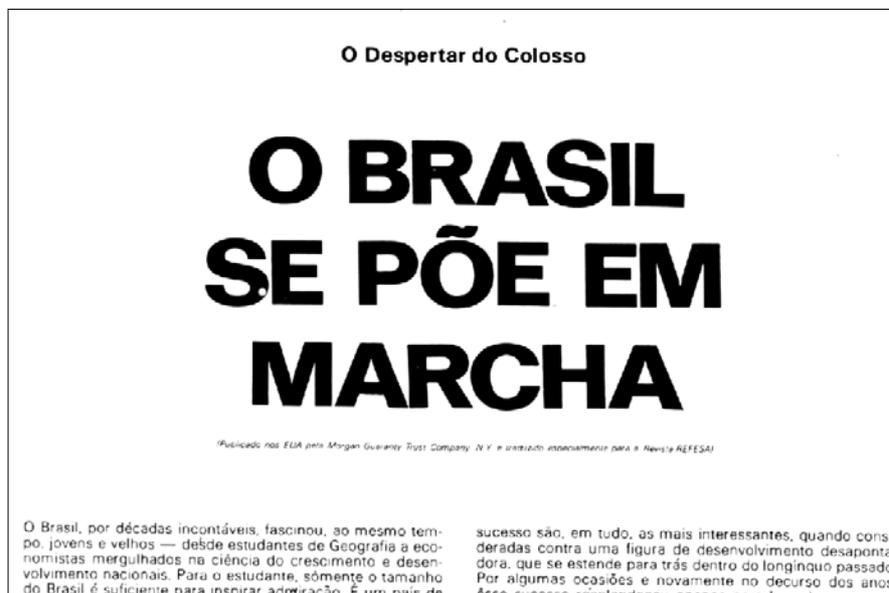


Fig.1 – A metáfora do desejo do Estado. A expressão do imaginário do Estado no significado e na forma de palavras que se transformam em “palavras de ordem”. Fonte: Suplemento especial da Revista REFESA julho-agosto, 1971.

¹¹⁹ Revista REFESA (nov.dez), Rio de Janeiro: Departamento de Relações Públicas da RFFSA, 1971.

¹²⁰ Revista REFESA-suplemento (jul.ago). Rio de Janeiro: Departamento de Relações Públicas da RFFSA, 1971.

A Revista Ferroviária, de setembro de 1987, publicou encarte comemorativo dos trinta anos da criação da RFFSA no qual são registrados dados estatísticos que traduzem o que, no imaginário dos gestores da instituição, era considerado progressista. Extrai-se dos gráficos apresentados dados significativos como aqueles sob o título “Medindo o progresso” que “mostram o avanço notável da Rede tanto em volume como em produtividade e em resultados financeiros”. Em relação ao número de passageiros transportados houve um decréscimo, entre os anos de 1957 e 1986, de 272.995 para 38.672 passageiros suburbanos por ano e de 57.591 para 1.187 passageiros interioranos por ano. No mesmo período, o transporte de cargas cresceu de 6.107 milhões de t por ano para 38.767 t por ano. No que se refere aos recursos humanos, o pessoal empregado caiu de 161.791 para 63.879 ao passo que a produtividade medida em milhares de unidades- tráfego por empregado aumentou de 98 para 618. A extensão da malha diminuiu de 28.809 km em 1960 para 22.057 km em 1986. Quanto à frota, os indicadores mostram que o número de locomotivas diminuiu de 2.978 em 1960 para 1.328 em 1986; o número de vagões oscilou pouco entre 38.735 e 37.575 unidades e o número de carros caiu drasticamente de 3.907 em 1960 para 916 em 1986. Quanto ao desempenho financeiro, medido em Cz (cruzados) x 10⁶, este variou de um déficit de 5.259,08 a um superávit operacional de 3.367 em 1986. No que tange aos investimentos estes foram da ordem de 2.014,1 em 1970 com pico de 14.780,9 em 1975 e diminuição para 2.168 em 1986.

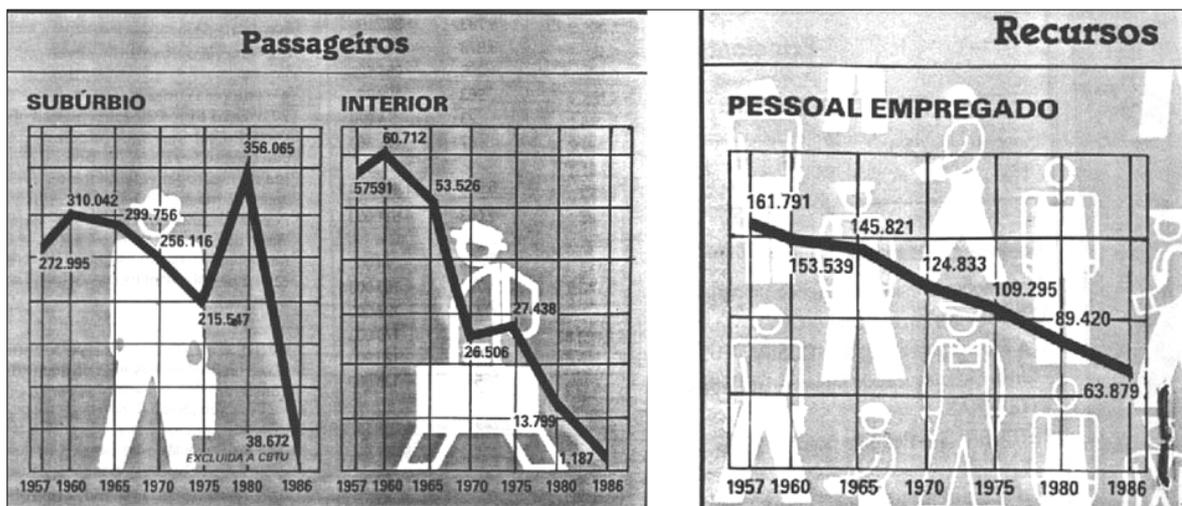


Fig. 2 – A diminuição dos passageiros e empregados como um dos indicadores do progresso imaginado (reprodução). Fonte: Revista Ferroviária, setembro, 1987, p.26.

Esse mesmo relatório comemorativo traz também depoimentos de diversos ex-presidentes da RFFSA. A tônica dos discursos caracteriza-se por comparações de uma situação anterior considerada “deficitária”, “caótica” e “alarmante” com uma situação “de

recuperação surpreendente”, de “providências inovadoras”, de “aperfeiçoamentos”, “eficiência operacional” de forma a evidenciar um desempenho administrativo positivo. Porém, uma exceção a esse tipo de adjetivação chama a atenção pela contradição que estabelece entre os discursos. Os períodos de gestão variavam entre 3 a 5 anos, mas uma gestão foi bastante curta, cerca de 8 meses em 1979, cujo presidente usou outros adjetivos para descrever a situação. Contrariando seus antecessores, o então presidente afirmava que “a Rede em seu contexto geral ficava à mingua”, “as dificuldades eram imensas”, “não gerava recursos suficientes”, “o estado geral da rede era péssimo”, “era um desastre o estado da via permanente”, enfim, “um caos”. “Depois de seis meses, indo e vindo de Brasília sem nada conseguir” pediu demissão alegando “falta de apoio para fazer um trabalho sério e criterioso”. Essa não-linearidade observada nos discursos demonstram formas de percepção da realidade diferentes sobre um mesmo objeto, ou seja, a RFFSA. Indiferentemente de qual discurso se aproxima mais da realidade, o que se observa é que por meio deles se percebe mais é o predomínio de um “desejo” da realização do imaginário idealizado segundo suas particulares referências culturais, políticas e ideológicas em que se destaca como “fio condutor”, o otimismo e o ufanismo, sentimentos verdadeiros ou não, mas demonstrados nas estratégias de comunicação dos governos daquele período. Porém, os fatos posteriores que redundaram no desmantelamento do sistema ferroviário vieram a demonstrar que as políticas e práticas administrativas não corresponderam à maioria dos discursos oficiais.

Já, outra percepção do problema, se pode encontrar no Relatório da Subcomissão de Transporte Ferroviário da Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul elaborado em 1991 que teve como objetivo avaliar a situação da RFFSA no Estado. Esse relatório salienta que

“Todos os estudos sérios sobre transporte ferroviário feitos em nosso país, evidenciam que o estado de calamidade da ferrovia brasileira decorre de uma opção política de transporte.(...) é preciso indagar, portanto se esta opção política foi correta.(...) Existem fortes motivos para acreditarmos que a escolha feita foi essencialmente equivocada.”¹²¹

O relatório apresenta estudos comparativos entre os sistemas rodoviário e ferroviário e ressalta o fato de que a malha ferroviária não só deixou de expandir como

¹²¹ Rolin, M., *Relatório da subcomissão de transporte ferroviário*. Porto Alegre: Assembléia Legislativa do Estado do RS, 1991. p. 11.

diminuiu ao longo do tempo. Se for considerado o crescimento populacional e o aumento da produção agrícola e industrial no período, observa-se baixa correlação entre o sistema de transporte ferroviário e o setor produtivo que se valeram exclusivamente de corredores voltados para a exportação e a as demandas internas de transporte de cargas e passageiros sendo atendidas por outros modos. Assim o relatório destaca que

“O Brasil é o único país do mundo que teve sua malha ferroviária reduzida.(...) Em 1954, o sistema contava com 37 mil Km e o sistema rodoviário tinha 12.000 Km. Em 1989, enquanto o sistema rodoviário havia saltado para 115 mil Km, o sistema ferroviário havia caído para 30 mil Km.”

122

A comparação entre duas representações gráficas da malha ferroviária (figuras 3 e 4) ilustra graficamente o retrocesso da ocupação espacial que, separadas pelo tempo em 40 anos, expressam uma diferença de 10 trechos a menos e de 3 trechos a mais. Importante referir que a malha do Estado chegou a ter 3.735 Km – a 2^a em extensão no país. Segundo essa subcomissão, as políticas e planos de desenvolvimento nacionais, notadamente a partir do governo do presidente Juscelino Kubitschek (1956), haveria uma intenção determinada no não-desenvolvimento do transporte ferroviário como explicita a afirmação de que

“A liquidação deliberada da ferrovia no Brasil, implementada sobretudo a partir do governo Juscelino Kubitschek, também pode ser medida a partir do seguinte dado: durante o ano de 1930 foram transportados por via férrea no estado do RS 1 milhão 922 mil passageiros; durante o ano de 1989 não foram transportados mais do que 279 mil passageiros.”¹²³

Wanderlei Costa reforça essa afirmação ao refletir sobre as políticas territoriais no País, quando observa que o Plano de Metas (1957-60) do governo Kubitschek praticamente alterou toda a estrutura econômica do Brasil em apenas quatro anos. Dirigido aos setores de ponta da indústria, afetou o conjunto produtivo, desde os setores básicos, passando pelos transportes e energia, determinando alterações na estrutura territorial. Em alguns setores,

¹²² Rolin, op. cit. p. 15.

¹²³ Ibidem.

como o de transportes, as metas foram ultrapassadas com privilégio ao modo rodoviário em detrimento do ferroviário.¹²⁴

¹²⁴ Costa, op. cit. p.52.

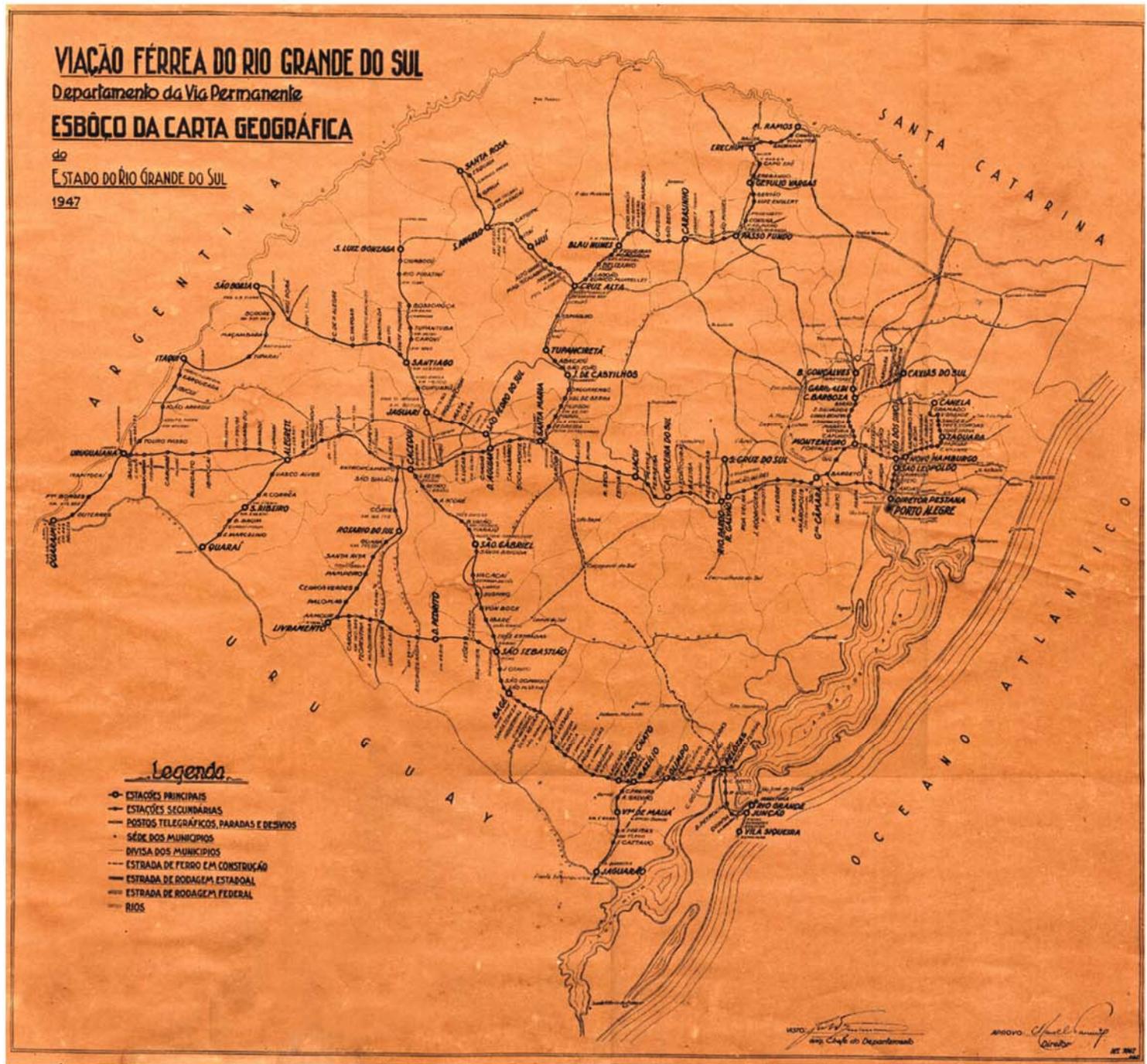


Fig. 3 - Mapa da situação da malha ferroviária em 1947, onde destaca-se o cuidado com a representação de todos os pontos de parada e das pequenas localidades. Fonte: Acervo Particular.

SR-6 Porto Alegre



Fig. 4 - Mapa da situação da malha ferroviária em 1987, onde se observa que a extensão da malha é menor do que a existente em 1947. Expressão do racionalismo econômico e "social" que orientava as políticas governamentais do período em análise. (fonte: Revista Ferroviária, 1987)

As políticas de transporte podem ser também avaliadas mediante a análise comparativa de matrizes de transporte de grupos de países e do Brasil.

	Países Desenvolvidos		Países subdesenvolvidos		Brasil	
	Cargas	Urbano	Cargas	Urbano	Cargas	Urbano
Ferroviário	40,00 %	60,00 %	38,50 %	3,00 %	22,40 %	6,00 %
Rodoviário	30,00 %	30,00 %	42,30 %	96,00 %	55,60 %	93,00 %
Outros	16,00 %	5,00 %	8,30 %	1,00 %	17,40 %	1,00 %
Aquaviário	14,00 %	5,00%	10,90 %		4,60 %	

Fig. 5 – Quadro comparativo entre matrizes de transporte entre grupos de países e o Brasil. Fonte: Relatório da Subcomissão de transporte Ferroviário – 1991.

Com base nessas constatações, o relatório dessa subcomissão conclui que, quanto a esse aspecto, a distorção da matriz brasileira, que contraria todas as tendências mundiais, decorre principalmente das pressões da indústria automotiva e das grandes companhias de petróleo além da falta de investimentos no setor decorrente de uma vontade política deliberada de sucatear a infra-estrutura ferroviária existente.¹²⁵

O valor do significado que tem uma ferrovia para uma economia, para a cultura social e para a apropriação do território de uma nação podem ser avaliados pela importância atribuída a esse modo de transporte como afirmação “o lugar que a ferrovia ocupa em cada país é determinado sobretudo pela vontade política daqueles que exercem o poder.”¹²⁶

Portanto, dois relatórios, um de 1987 e outro de 1991, têm conclusões opostas sobre as condições e as políticas para o sistema de transportes ferroviários ao longo do tempo. O primeiro apresenta resultados considerados positivos do ponto de vista administrativo, operacional e econômico ao passo que o segundo mostra um quadro negativo que já se avizinhava há muito tempo dadas as políticas governamentais que não estimulavam a consolidação do sistema.

Para o Rio Grande do Sul e, principalmente para Santa Maria, a questão ferroviária contém a questão cooperativista. Essa relação é reiteradamente destacada nas manifestações de defesa do patrimônio da Cooperativa, inclusive no período em que sofreu intervenção federal, como por exemplo:

¹²⁵ Rolin, op. cit., p.20.

¹²⁶ Ibidem, p.31.

“A cooperativa foi fundada há cinquenta e cinco anos para servir a classe ferroviária, achando-se perfeitamente integrada nesse ambiente, não sendo exagêro asseverar que constitui um prolongamento da Viação Férrea, no que tange ao atendimento do pessoal”¹²⁷

Nessa perspectiva, foram analisados os relatórios anuais da Cooperativa de 1949 a 1983. Tal análise objetivou identificar, nos trechos discursivos, aspectos estruturadores do imaginário dos gestores acerca da Cooperativa e suas relações com a ferrovia e os governos estaduais e federal.

Para ter-se noção da dimensão do empreendimento cooperativado fundado em 26 de outubro de 1913, é necessário arrolar-se as atividades desenvolvidas. Ao se analisar o relatórios verifica-se as seguintes atividades:

- Armazéns em *Santa Maria, Rio Grande, Porto Alegre, Passo Fundo, Bagé, Cruz Alta, Cacequi, Montenegro, Ramiz Galvão, Olimpo, Uruguaiana, Alegrete, Santiago e Pôrto Conde.*
- Sub-armazéns em *Diretor Pestana, Pelotas e Otávio Lima.*
- Farmácias em *Santa Maria, Rio Grande, Porto Alegre, Passo Fundo, Bagé, Cruz Alta, Cacequi, Montenegro, Ramiz Galvão, Olimpo, Uruguaiana, e Santiago.*
- Secções Industriais: Torrefação e moagem de café, Fábrica de sabão, Alfaiataria, Costuraria, Açougue, Lenharia, padaria, fábrica de bolachas, fábrica de massas e confeitaria todas localizadas em Santa Maria.
- Casa de Saúde em Santa Maria.
- Escola Industrial Hugo Taylor (Masculina) em Santa Maria.
- Oficinas da Escola Industrial: tipografia, ajustagem, fundição, marcenaria e pedreiros.
- Escola Santa Terezinha em Santa Maria (Feminina).
- Escola Ruy Barbosa, em Santa Maria.
- Escolas Turmeiras ao longo das vias férreas.
- Contratos com escolas particulares em número de 117.

¹²⁷ Relatório de 1967. Santa Maria: CCEVFRGS. 1968, p.5.

– Aulas de corte e costura em Santa Maria, Ramiz Galvão, Olimpo, Cacequi e Fanfa.

– Clubes Agrícolas.

Outro dado relevante refere-se ao número de associados que, de 2.920 em 1920, atingiu o número máximo de 20.440 associados em 1957, quando então passou a apresentar sucessivos decréscimos coincidentemente com a implantação do Plano de Metas do Governo Juscelino Kubitschek (1957-1960), das turbulências institucionais dos governos de Jânio Quadros e de João Goulart, culminando com os governos autoritários e centralizadores apartir de 1964.

Esses relatórios anuais produzidos pelos gestores da Cooperativa são elucidativos do ambiente político-institucional que passou a ser determinante principalmente a partir de março de 1964, quando houve a intervenção direta do Estado na administração. Nesse sentido, o Relatório de novembro de 1964, correspondente ao exercício de 1993, apresentado pelo interventor¹²⁸ federal, dá bem a idéia dos propósitos

“(…) Sob o advento da Revolução de 31 de março último, e em virtude de uma situação de anormalidade sem precedente nos anais desta Cooperativa, o Comando do III Exército, como medida acauteladora dêste inestimável patrimônio dos ferroviários gaúchos, deliberou que, em tal contingência, sua administração passasse a ser exercida em regime de intervenção, previsto em lei, pelo tempo necessário a extinção dos motivos determinantes. Honrados com a designação para o cargo, assumímo-lo no dia 13 de abril e, na ocasião, extinguindo o Conselho de Administração eleito, nomeamos os seguintes titulares. (...) Ainda em consequência do regime de intervenção, foram extintos temporariamente o Conselho fiscal e as Delegações de Núcleos, constituindo estas a Assembléia Geral dos Delegados (...)”¹²⁹

O relatório relativo ao ano de 1965, na sua conclusão, explicita em que ordem as ações foram então determinadas

“Esta Interventoria, em sua atuação administrativa, procurou, inicialmente, como lhe cumpria precípuamente, extinguir a subversão e a corrupção

¹²⁸ O interventor deste período era o Cel. Dátero De-Lorenzi Maciel que exerceu tal função até 1968 quando faleceu, assumindo, então, Ary Lagranha Domingues também interventor, porém, de origem ferroviária.

¹²⁹ Relatório de 1963, Santa Maria: CCEVFRGS, 1964, p. 3.

existentes, restaurando a moralidade, a ordem, a disciplina e a normalidade operacional na Sociedade em todos os setores de trabalho e escalões funcionais (...) Depois, voltou suas vistas para a recuperação financeira da instituição(...)" ^{130 131}

Uma decisão governamental é bastante referida como tendo sido um dos fatores principais do declínio da Cooperativa. Tratava-se da Portaria Nº 122/65, de 5 de julho de 1965 na qual a Rede Ferroviária Federal S/A deliberou reduzir o desconto em "Fôlha de Vencimento" do pessoal ferroviário, de 90% para 70%. As considerações do interventor na ocasião, além de terem a intenção de explicar a situação deficitária, traduzem a impotência diante da rigidez e da compartimentação setorial da estrutura administrativa então imposta.

"(...) Não nos cabe, evidentemente, por uma questão de ética, analisar o mérito ou o demérito desta medida, eis que é matéria da exclusiva competência administrativa da Rêde, muito embora, em suas implicações, envolva os destinos de Cooperativas de Ferroviários de todo o Brasil." ¹³²

Muito embora o regime autoritário então vigente, o relatório do interventor, deixa transparecer incompreensão pelas desarticulações entre as políticas de transporte ferroviário e políticas de intervenção ao afirmar que

"Não fôra a redução, pela Rêde Ferroviária Federal S/A, do teto do desconto em Fôlhas, estaria a Cooperativa, agora, plenamente recuperada em situação financeira e em excelente fase de desenvolvimento geral. (...) A limitação causa a mais profunda repercussão negativa na sua vida econômica e financeira (...) A medida em questão, não será exagero afirmar, veio a ferir de morte as cooperativas de Ferroviários existentes no País, que tem a sua estabilidade e segurança econômica esteadas no desconto em Fôlha de pagamento do pessoal ferroviário". ¹³³

¹³⁰ Relatório de 1965, Santa Maria: CCEVFRGS, 1966, p.18.

¹³¹ O relatório atesta "de maneira insofismável, o que foi a luta desenvolvida" ao citar 21 processos administrativos e políticos na Justiça contra administradores e empregados.

¹³² Ibidem, p. 4 e 5.

¹³³ Ibidem, p. 18.

O relatório do exercício de 1966 traz, no seu texto de abertura, observações importantes acerca da particularidade “multiforme” da Cooperativa relativas aos programas de ensino técnico-profissional salientando então que as prerrogativas do Governo, nesse terreno, são contrárias.

“Aconteceu, certamente, o estranho paradoxo. A Cooperativa transcendeu os limites que normalmente cingem essas instituições e, hipertrofiando-se começa a ressentir-se da sua atividade multiforme, em que se inclui o plano do ensino intelectual e técnico-profissional. É a única Cooperativa de Consumo, no País, que adota semelhante assistência social, de longa data.”

134

Evidencia-se então, nessa aparente contradição entre as políticas administrativas, o desinteresse dos getores da RFFSA quanto ao desenvolvimento da qualidade de vida dos trabalhadores da rede ferroviária, notadamente em Santa Maria e, por extensão, no Rio Grande do Sul.

Outros aspectos considerados contraditórios estão reiteradamente registrados pelos próprios interventores desde 1967 e que, em 1969, relatavam as causas “da débâcle que se vislumbra” e a “Origem fundamental do resultado negativo”

“ Poucas são as cooperativas de Consumo ou de Produção, no País, em verdade, que desfrutam de uma boa posição econômico-financeira. E isso se deve, como se sabe à incidência do Imposto sobre Circulação de Mercadorias – ICM -, recolhido pelos Governos Estaduais, em conformidade com a legislação federal. A crise do Cooperativismo, por conseguinte, decorre do fato incontestado de que as Cooperativas não estavam, como ainda não estão, preparadas para suportar o ônus resultante do pagamento do ICM sobre suas operações comerciais, eis que, justamente pela circunstância de que gozavam isenção total do antigo imposto sobre Vendas e Consignações, aumentaram a prestação de serviços no limite de suas possibilidades”¹³⁵

O relatório do exercício de 1968 é bastante enfático na crítica à legislação específica considerada rígida e tolhedora de “movimentos” além de concluir que não havia incentivos e nem estímulos e nem articulação entre as atuações dos ministérios.

¹³⁴ Relatório de 1966. Santa Maria: CCEVFRGS, 1967.p.4.

¹³⁵ Ibidem, p. 4.

“Vemos, sim, uma coisa paradoxal e estranha: de um lado, o Ministério da Agricultura, Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário – INDA – e Conselho Nacional de Cooperativismo lutando na defesa e preservação do sistema cooperativo no País; de outro, os Ministérios da Fazenda e do Planejamento mostrando-se insensíveis ao debate e solução do problema.”

136

A antevisão dos extertores da Cooperativa exteriorizavam-se nos relatórios. Dão bem a medida dessas manifestações as veementes conclusões relativas ao exercício do ano de 1967, quando informa que o resultado negativo apresentado por tal cooperativa constituía em um fato inédito nos anais de sua história e era decorrência direta do pagamento de ICM, aliada a uma causa indireta, a retração das vendas, motivada pelo acréscimo do tributo nos preços das mercadorias vendidas, fato que determinou ainda o “êxodo” de grande número de associados.

“O ineditismo desta situação deficitária comprova, claramente, as conseqüências negativas da orientação dos Poderes Públicos em relação às Cooperativas, posto que esta instituição em cinqüenta e cinco anos de sua profícua existência, a despeito de alguns defeitos de estrutura, que vem sendo corrigido paulatinamente, sempre apresentou resultados compensadores e razoáveis.”¹³⁷

Mais um exemplo de desinteresse pelo desenvolvimento social protagonizado pelos gestores da RFFSA, foi o cancelamento, em meados de 1974, do convênio chamado de “Economia de Frete” que previa o não-pagamento pelo transporte de cargas da Cooperativa em troca do investimento e controle de um sistema de escolas que atendia não só as famílias dos ferroviários como também as comunidades próximas das estações, postos e paradas. Então, a partir do mês de julho deste mesmo ano, cessou tal repasse de verbas que ajudava a Rede Escolar. Essa decisão¹³⁸ teve como conseqüência a extinção do *Grupo Escolar Ruy Barbosa* de Santa Maria, o *Grupo Escolar Fernão Dias* de Cacequi, o *Grupo Escolar Nossa Senhora Aparecida de Ramiz Galvão*, o *Grupo Escolar Silva Jardim* de Diretor Augusto Pestana em Porto Alegre e as *Aulas Reunidas Nossa Senhora de Lourdes, Assis Brasil e Bento*

¹³⁶ Relatório de 1968, CCEVFRGS, 1969.

¹³⁷ *Ibidem*, p.5.

¹³⁸ Relatório de 1974, CCEVFRGS, 1975.

Gonçalves localizadas em Santa Maria de forma imediata e paulatinamente o restante das escolas.

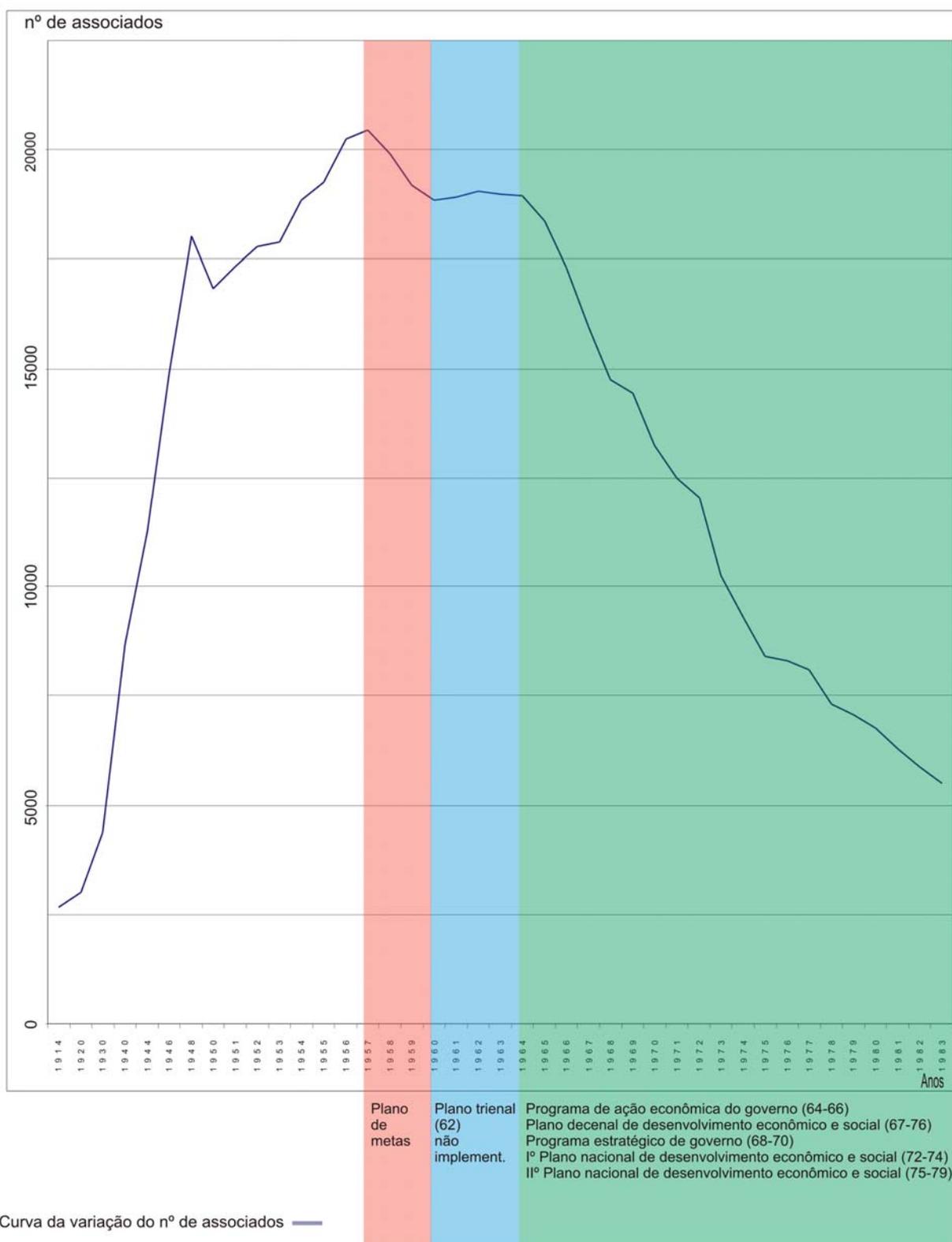


Fig. 6 - O imaginário da cooperativa *versus* o imaginário do Estado. Variação do Nº de associados em relação as políticas governamentais

As alterações, como a retirada de funções de algumas oficinas especializadas, entre outras, justificadas por motivos de planejamento e economia, permitem concluir que além de ser técnica, a estratégia foi política^{139 140 141} de forma a diminuir a força de uma classe historicamente politizada.¹⁴² Cabe referir que, à época, o elevado grau de politização da classe ferroviária era fator preocupante para o controle do Estado como indicam os registros da época como por exemplo, as reduções no quadro de funcionários¹⁴³ e as intervenções na RFFSA e também na Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea.¹⁴⁴ A Cooperativa, por sua vez, ao sofrer intervenção militar com a revolução de 64,¹⁴⁵ a par das circunstâncias econômicas inflacionárias e determinações da RFFSA, teve precipitado seu declínio. Portanto, esse contexto político-institucional caracterizava o cenário da desestruturação do núcleo ferroviário que possuía intensa relação com as atividades urbanas de Santa Maria e com grande carga simbólica para a comunidade.

No que se refere à Cooperativa, podem ser identificados alguns aspectos causais do declínio e podem ser classificados em internos e externos :

Quanto aos aspectos internos, poderia-se enumerar: *falta de planejamento nos empreendimentos que se avultaram sem previsões orçamentárias e decisões de cunho “paternalista” no se que se referia à aceitação do comprometimento pelos associados além dos valores salariais que gerava um saldo devedor.*¹⁴⁶

Quanto a aspectos externos, pode-se relacionar: *processo inflacionário; falta de investimentos no transporte ferroviário; desestímulo ao Cooperativismo; implementação de cobrança de ICMS nas cooperativas, até então inexistente; diminuição do limite de desconto em folha de pagamento das despesas de subsistência dos empregados da RFFSA; intervenção direta do Estado na administração da Cooperativa e da RFFSA como forma de repressão política.*

Como se observa, com base nos relatórios da RFFSA, da subcomissão do legislativo estadual, e da Cooperativa e também das políticas territoriais e de transportes do Estado no período em análise, é possível estabelecer correlações diretas entre as decisões governamentais e a desqualificação das atividades ferroviárias e do capital social à ela relacionado, representado pela Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do RS e suas

¹³⁹ Revista REFFESA.

¹⁴⁰ Relatório de 1965. Santa Maria: CEVFRGS, 1966.

¹⁴¹ Jornal “A Razão”, p. 1.

¹⁴² Kliemann, op. cit., p. 175.

¹⁴³ Relatório de 1966. Santa Maria: CCEVFRGS, 1967.

¹⁴⁴ Ibidem.

¹⁴⁵ Ibidem.

repercussões no espaço social de Santa Maria. Dos processos conflitantes entre imaginários distintos, onde as transformações espaciais são as representações mais eloqüentes, deve-se destacar as ideologias políticas e sociais representadas nas formas e nos conteúdos dos discursos dos agentes produtores dos fatos sociais. Interessante notar que, mesmo no período de intervenção direta do Estado na *fisiognomia*, conforme Walter Benjamim, da Cooperativa cujos traços denotavam a força social e empreendedora da força de trabalho ferroviário, os discursos dos relatórios, a par dos elogios à “revolução democrática”¹⁴⁷, como chegou a ser denominada a revolução de 1964, eram registradas críticas às determinações conflitantes ao sistema cooperativado. Portanto, evidencia-se que, mesmo no período de centralismo autoritário, com todo o poder, até o da violência conforme caracterizava os Estados Max Webber e, mais tarde Lefebvre, o Estado brasileiro a partir de suas instâncias governamentais, não se homogeneizava no imaginário acerca do desenvolvimento de uma nação. Diante disso, pode-se concluir que somente as forças de um racionalismo exacerbado com origens no pensamento positivista, do qual se valiam as forças do capital privado – certamente com interesses mais pragmáticos do que ideológicos –, poderia explicar tais visões parciais que redundariam na *déblâque* verificada nos sistemas de transporte ferroviário e no sistema cooperativo que tinham enormes potenciais como esclarecem os relatórios e relatos orais e, enfim, o universo simbólico das representações gráficas, artísticas e literárias. De forma sintomática, desse declínio emergiram as diversas faces dos agentes e grupos que exerciam pressões junto ao governo federal: a indústria automotiva, as redes de abastecimento de combustíveis, as redes de supermercados, entre outras formas de expansão do capital, notadamente internacional.¹⁴⁸

No caso de Santa Maria, o desenvolvimento do transporte ferroviário propiciou um ambiente favorável ao surgimento e crescimento de organizações sociais que, no caso da Cooperativa, acabaram por extrapolar os limites da instituição original e “oficial”, para suplantá-la em organização, dimensão, alcance e repercussão. Assim, a ferrovia como pedra angular de organizações sociais importantes na conformação da cultura do lugar, caso fosse mantida como função, como espaço fundamental à existência das forças sociais e econômicas

¹⁴⁶ Ibidem, p.4.

¹⁴⁷ Relatório de 1965.Santa Maria: CCEVFRGS,1966. p. 6.

¹⁴⁸ Sobre este aspecto, observa-se que outras culturas também contém estas características. Isto pode ser constatado no trabalho de Logan e Molotch intitulado *The city as a growth machine* in Fainstein, S. & Campbell *Readings in Urban Theory*: Oxford, Blackwell, 1993, onde identificam e demonstram através de diversos exemplos, de como ao longo do tempo, elites estrategicamente posicionadas e sob a égide do *crescimento*, exercem influências nas tomadas de decisões relativas a planejamento ou investimentos públicos, objetivando auferir rendas agregadas e riqueza nos EUA.

a ela associadas ou interdependentes, poderia continuar sendo o *moto* da qualificação do espaço social de Santa Maria. Portanto, desestruturada a ferrovia, ruíram também as estruturas sociais não só a ela diretamente associadas, mas também as estruturas antropológicas do imaginário as quais restam referidas apenas à memória das percepções, já que mesmo os espaços e funções remanescentes não referenciam mais do que imagens decompostas pelo tempo e, com isso, o imaginário coletivo vai perdendo força, a força que poderia mover a comunidade.

Por outro lado, se o interesse político das decisões governamentais era o desenvolvimento econômico e social, a preservação das essências das funções dos espaços, a estimulação, manutenção e desenvolvimento de círculos virtuosos, que resultavam em desenvolvimento econômico e social, seriam fundamentais, porque as deficiências constatadas no sistema advinham muito mais das administrações centrais do que da capacidade das forças locais de trabalho como comprovam as iniciativas expressas materialmente na conservação do patrimônio da Rede e na criação dos espaços da Cooperativa. O imaginário exclusivamente racionalista e economicista, que sugere as decisões governamentais em relação ao transporte ferroviário, entre outros fatores de ordem estrutural, contribuiu com a desestruturação social das comunidades que se desenvolveram com base no transporte ferroviário. Como mensurar o custo social das decisões de planejamento sem o conhecimento e avaliação das repercussões nas rotinas das comunidades envolvidas? Diante disso, observa-se que a macroescala do planejamento estratégico dos transportes e, especificamente, do transporte ferroviário não estimulou a percepção de que as grandes ações só trazem resultados satisfatórios, quando promovidas pela conjugação de esforços oriundos das diversas parcelas da sociedade envolvida cujos imaginários coletivos tendem naturalmente a se caracterizar por conter *círculos virtuosos*.¹⁴⁹ Em contrapartida, a radicalização das determinações caracterizadas exclusivamente pela racionalidade econômica, em vez de atingir a otimização do sistema, ao desmotivar e desarticular políticas sociais locais, permitiu o surgimento de *círculos viciosos* nas instâncias da cooperação e associação dos grupos de força de trabalho bem como nas relações com as forças do capital privado.

Mesmo abstraindo-se a importância social, observa-se que o fator locacional de Santa Maria – centro geográfico do Estado e rota de passagem para países vizinhos–, não foi suficientemente determinante no âmbito das decisões sobre o sistema de transportes, para a alocação de investimentos em infra-estrutura e organização administrativa do complexo

ferroviário de Santa Maria. Conclui-se, portanto, que as políticas econômicas e sociais de planejamento, que devem considerar necessariamente os sistemas de transportes como instâncias estratégicas, não consideraram as repercussões sociais locais e sequer aspectos de acessibilidade e de importância geopolítica da região como demonstram o subdesenvolvimento da região sul do Estado, uma das interfaces do País com os países do prata. Portanto, essa racionalidade externa às decisões locais, no caso específico das atividades ferroviárias, como se observa, trouxe conseqüências danosas ao espaço social de Santa Maria que estão expressas na ruptura do desenvolvimento comercial e nas construções do imaginário social da comunidade.

Como se observa, no imaginário social, diferencia-se, de forma peculiar, o imaginário das elites pela idéia do poder e, conseqüentemente, também em relação à idéia de Estado. Tal distinção se expressa numa de suas formas cabais: o espaço. Muito embora essa diferenciação nas visões dos processos de produção do espaço, suas existências não são excludentes, pelo menos do ponto de vista das elites que, para sua subsistência, necessitam da exclusão social que delimita e aparta quem deve ser explorado na sua força de trabalho e quem usufrui dessa mesma força. No contexto do caso em análise, a iniciativa da auto-sustentabilidade de setores sociais passou a ser um temor que parece povoar o imaginário do Estado que, nas virtudes associativas, vislumbrava fantasmas invencíveis como que fosse necessário para sua manutenção a derrocada do outro. A alteralidade aí aparece não como riqueza, não como a possibilidade de gerar uma resultante positiva, mas, sim, como um risco a um determinado *status quo*. Raymundo Faoro coloca num quadro de inexorabilidade tais relações ao afirmar que “Estado e nação, governo e povo, dissociados e em velado antagonismo, marcham em trilhas próprias, num equívoco renovado todos os séculos, em contínua e ardente procura recíproca.”¹⁵⁰

A evidência dessa correlação existencial se expressa na fragmentação do espaço e nas localizações relativas desses espaços na cidade que, assim, passa a ser a expressão material, a imagem, o discurso e, em suma, o cenário das representações do poder político e econômico e, conseqüentemente, dos oprimidos e dos remediados. Então, a “mancha ferroviária” de Santa Maria apresenta-se fragmentada, abstrata não só no plano espacial conforme Lefebvre, como no institucional, negocial e da propriedade (Ver figuras 9 e 10). Importa referir também que o sucesso dessa lógica mecanicista está muito associada aos

¹⁴⁹ Os conceitos de círculos virtuosos e de círculos viciosos são desenvolvidos por Robert D. Putnam no livro “Comunidade e Democracia: a experiência da Itália Moderna”, Rio de Janeiro: Ed.FGV, 1996.

¹⁵⁰ Faoro, R., *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*, vol.1. São Paulo: Globo.2.000, p.106.

aspectos culturais do meio, aí compreendendo o espaço geográfico, etnias, formas da colonização, religião, entre outros aspectos conformadores do espaço social que, no contexto em questão, encontra elementos culturais facilitadores da extrapolação dessas relações discriminatórias de exclusão social.

Portanto, como as relações indissociáveis entre forma e função, que “tencionavam”, dando unidade à mancha ferroviária, foram interrompidas, o espaço social fragmentou-se, abstraiu-se. Então, a Estação da Gare “descolou-se” funcionalmente das linhas férreas e da av. Rio Branco com todas as atividades que abrigava, assim como do imaginário social em que a Estação era, e ainda é, símbolo do portal, do acesso à dimensão da modernidade européia representada pela tecnologia e estruturas em ferro que representavam, no imaginário local, símbolos do ideal civilizatório que a literatura, o cinema e a imprensa ajudavam a enaltecer. Assim, era sob as estruturas em aço da cobertura da Gare, que tem explícitas idelevelmente em relevo a sua origem: a Bélgica, é que ocorriam as interações sociais da diversidade das existências pessoais que cruzavam, vindas de “todos” os lugares. As oficinas do Km 2 e depósitos do Km 3, desativados têm outras funções como depósitos privados, e apenas aqueles, que vivenciaram o tempo das atividades ferroviárias, conseguem articular os espaços e funções desses lugares, explicitando a lógica funcional de tais espaços.

Por sua vez, a Vila Belga preserva a unidade no plano da arquitetura, na idéia de conjunto habitacional do ponto de vista formal, porém, apenas no plano do imaginário é possível identificar a “unidade” do tempo em que era habitada por empregados da Viação Férrea do RS e, depois, da RFFSA.

O outrora espaço central da Cooperativa, que continha a administração e outras atividades como o armazém, farmácia, padaria, etc, passou a abrigar oficinas mecânicas, locais de culto, depósitos entre outras atividades comerciais. O conjunto arquitetônico, que continha atividades distintas, mas com uma mesma origem, um mesmo fim, uma mesma idéia de cooperativismo, transformou-se num espaço de competição, de luta expressa na fragmentação visual de sua fachadas que buscam cada uma, uma identidade própria. O colégio Hugo Taylor, símbolo do imaginário educacional, cultural e profissional dos idealizadores da Cooperativa, passou a pertencer à iniciativa privada que, vorazmente transfigurou a arquitetura eclética de seu prédio que dava caráter civilizatório à av. Rio Branco. Nesse caso, houve fragmentação não só na escala do espaço urbano como também na escala da arquitetura, por meio do “loteamento” das suas dependências para os mais diversos fins, como jogo (bingo), reprografia, vestuário, etc. Assim, a tipologia da rua “invadiu” a estrutura arquitetônica, pulverizando ainda mais o espaço original. Já o Colégio Estadual

Manoel Ribas, originalmente Escola Santa Terezinha, manteve sua função educacional e preserva suas características formais, sendo também testemunho de uma época em que as atividades de ensino buscam preservar, mediante pesquisas e exposições, a temática ferroviária, muito embora a propriedade e responsabilidade educacional não seja da cooperativa, mas do estado do Rio Grande do Sul. Porém, muito embora sua existência funcional e institucional seja independente, a sua implantação, próxima do antigo pátio da viação, mantém uma proximidade com a idéia ferroviária. Também a Casa de Saúde esteve desativada, tendo sido reativada com base em convênios com instâncias da administração estadual e municipal e seu prédio ainda preserva sua posição sobranceira nos morros que dominam o norte da cidade, no Bairro Itararé, formado originalmente por famílias de ferroviários e que guarda ainda hoje uma identidade própria, resultante também de sua forma e localização apartada do resto da cidade pelos trilhos. Esses são alguns exemplos da fragmentação de espaços diretamente ligados às atividades ferroviárias, porém essas circunstâncias trouxeram impactos desestruturadores no sistema urbano composto pelas atividades comerciais e prestadoras de serviço que, paulatinamente, buscou equilíbrio e sustentabilidade valendo-se das atividades ferroviárias. Como consequência, observou-se a desativação de vários hotéis, bares e outras atividades comerciais que se implantaram ao longo da av. Rio Branco e adjacências.

Outras leituras, de ordem estatística, sinalizam alguns pontos que ilustram alguns aspectos que podem ser conseqüentes das políticas já referidas. Por exemplo, o relatório de 1988 da Organização das Nações Unidas, valendo-se de indicadores de expectativa de vida, grau de educação e renda, mostra que Santa Maria ocupava a 13^a posição na classificação estadual e 35^a na nacional. Já estudos, que consideram indicadores sociais e dados do IBGE de 1991 (renda, educação, saúde e meio-ambiente)¹⁵¹ em seus métodos de análise, indicaram que Santa Maria ocupava o 7^o lugar em qualidade de vida no estado num universo de 427 municípios e o 77^o lugar no País. Por outro lado, análises com dados de 1996, indicam que o município ocupava a 222^a posição no Estado no que se refere a renda *per capita*, sendo inferior à média do Estado e do País. Muito embora esses indicadores sejam referentes a períodos posteriores aos delimitados para este estudo, pode-se entendê-los como repercussões reflexas de um processo que foi marcado por fatos determinantes nas décadas de 50, 60 e 70 e

¹⁵¹ Klening, L. R. *Análise do desempenho dos Municípios do Rio Grande do Sul*. In: Revista Análise. Porto Alegre: PUCRS, 1996.

que não teve em seu percurso eventos endógenos e exógenos significativos para Santa Maria nas décadas de 80 e 90.

As informações disponíveis não permitem afirmar que a desestruturação do centro ferroviário de Santa Maria tivesse sido o único fator determinante para a desqualificação do espaço social de Santa Maria, porém as projeções, com base nos contextos socioeconômicos

Fig. 7 - A mancha ferroviária como espaço social unitário: Espaços da Atividade Ferroviária; Espaços da Atividade da Cooperativa; Espaços de atividades comerciais influenciadas pela função ferroviária.

- 1 - Km 2 (armazéns);
- 2 - Km 3 (oficinas de pontes, de truques e de vagões; almoxarifado e fundição);
- 3 - Cooperativa (Casa de Saúde);

No detalhe:

- 4 - Estação (Km 0);
- 5 - Escola Profissionalizante;
- 6 - Vila Belga;
- 7 - Cooperativa (Sede/Administração)
- 8 - Cooperativa - espaços contíguos (armazém, gerência de compras, depósito geral, expedição, seção de compras para o estado, farmácia e lenhira);
- 9 - Cooperativa (Fábrica de massas na rua Manoel Ribas e Fábrica de Confeções na rua Ernesto Beck);
- 10 - Cooperativa (Colégio Santa Terezinha, posterior Colégio Estadual Manoel Ribas);
- 11 - Cooperativa (Fábrica de Café);
- 12 - Associação dos Empregados da Viação Férrea
- 13 - Cooperativa (Escola Hugo Taylor);
- 14 - Clube dos Engenheiros da RFFSA;
- 15 - Oficinas;
- 16 - Cooperativa (Armazém);
- 17 - Cooperativa (Grupo Escolar Ruy Barbosa);
- 18 - Armazém.

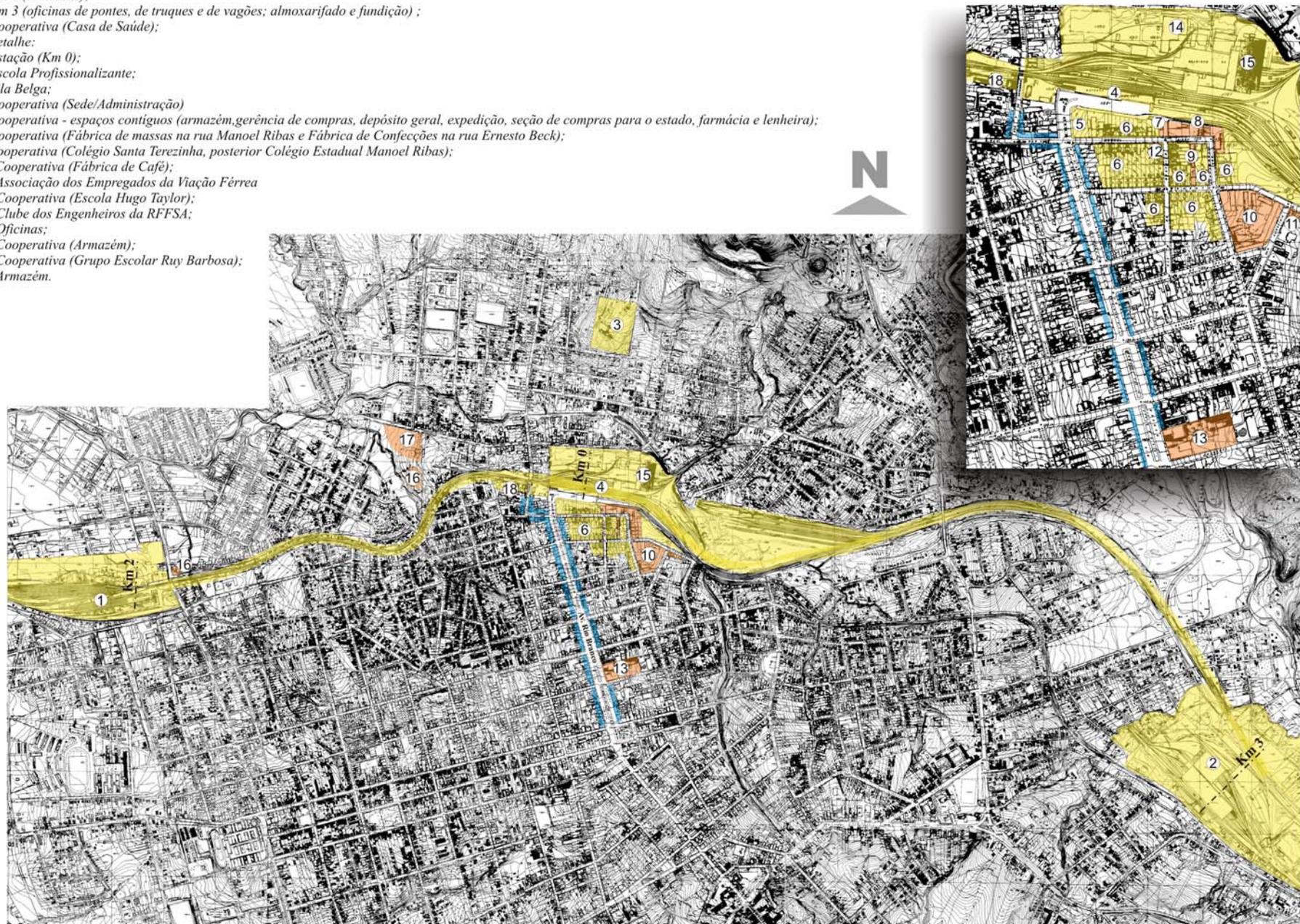
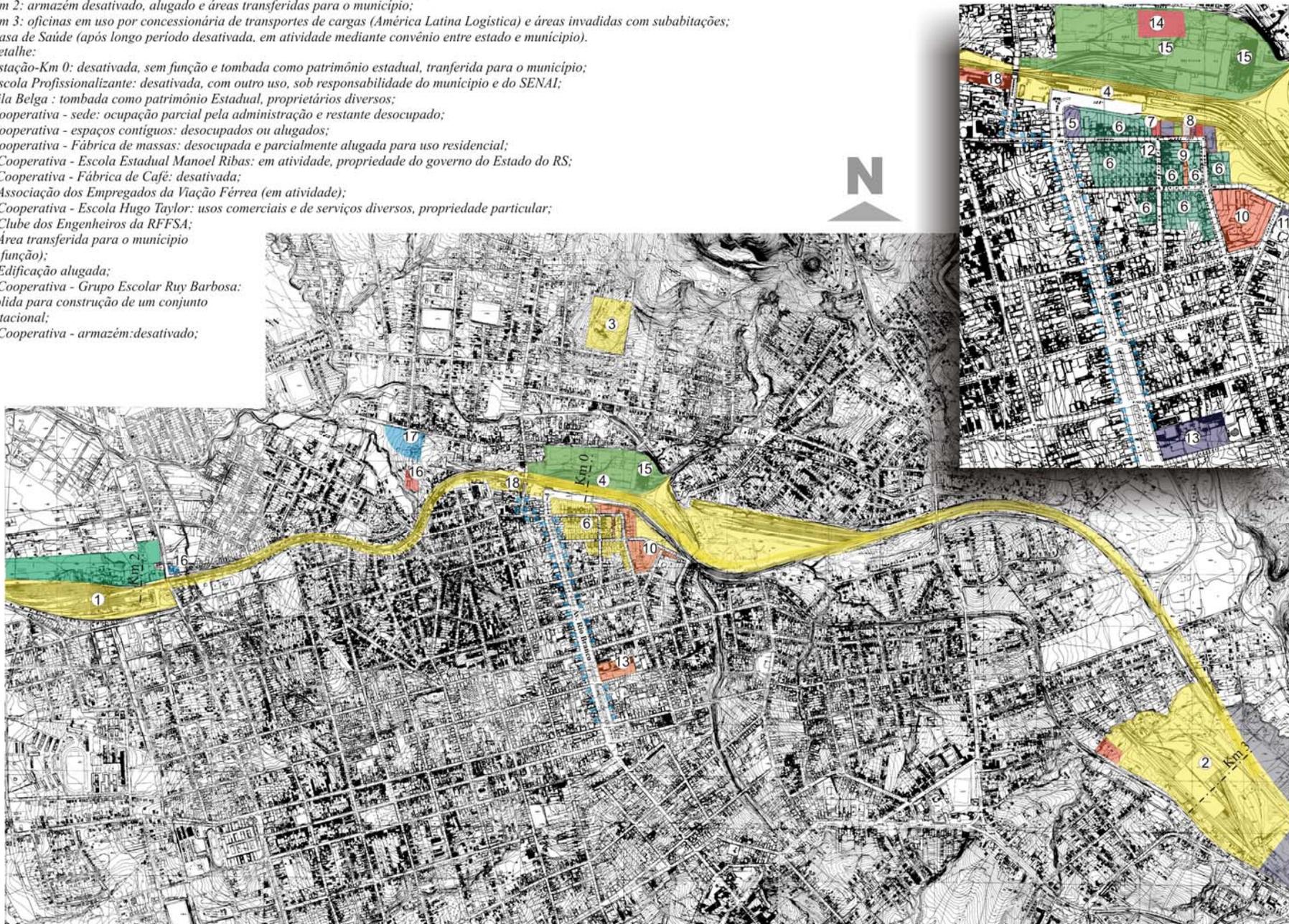


Fig.8 - A mancha ferroviária fragmentada institucional, fundiária e espacialmente.

- 1 - Km 2: armazém desativado, alugado e áreas transferidas para o município;
- 2 - Km 3: oficinas em uso por concessionária de transportes de cargas (América Latina Logística) e áreas invadidas com subabitações;
- 3 - Casa de Saúde (após longo período desativada, em atividade mediante convênio entre estado e município).

No detalhe:

- 4 - Estação-Km 0: desativada, sem função e tombada como patrimônio estadual, transferida para o município;
- 5 - Escola Profissionalizante: desativada, com outro uso, sob responsabilidade do município e do SENAI;
- 6 - Vila Belga: tombada como patrimônio Estadual, proprietários diversos;
- 7 - Cooperativa - sede: ocupação parcial pela administração e restante desocupado;
- 8 - Cooperativa - espaços contíguos: desocupados ou alugados;
- 9 - Cooperativa - Fábrica de massas: desocupada e parcialmente alugada para uso residencial;
- 10 - Cooperativa - Escola Estadual Manoel Ribas: em atividade, propriedade do governo do Estado do RS;
- 11 - Cooperativa - Fábrica de Café: desativada;
- 12 - Associação dos Empregados da Viação Férrea (em atividade);
- 13 - Cooperativa - Escola Hugo Taylor: usos comerciais e de serviços diversos, propriedade particular;
- 14 - Clube dos Engenheiros da RFFSA;
- 15 - Área transferida para o município (sem função);
- 16 - Edificação alugada;
- 17 - Cooperativa - Grupo Escolar Ruy Barbosa: demolida para construção de um conjunto habitacional;
- 18 - Cooperativa - armazém: desativado;



da dinâmica ferroviária das décadas de 50, 60 e 70, permitem concluir que, somada às repercussões sociais e econômicas advindas das implantações da UFSM (1961) e Base Aérea (1971) e da estrutura do exército existentes, a estrutura de transportes e a contribuição para a consciência social e para a cultura do associativismo teriam sido fator de fundamental importância para o desenvolvimento de processos de qualificação social.

Alguns fatos evidenciam tal aspecto. Um deles é a aparente incapacidade política das administrações municipais em articular as forças sociais de Santa Maria na melhoria da qualidade de vida da população. A inexistência de processos de planejamento, planos e projetos é a comprovação da inexistência de cultura político-administrativa que poderia circunstancialmente ser associada à idéia de “cooperação”, “associativismo”, “empreendedorismo” características que fomentam *círculos virtuosos*. Apenas um plano de desenvolvimento físico-territorial foi elaborado em 1979 cuja implantação se deu em nível da aplicação dos regimes urbanísticos (índices de aproveitamento, taxas de ocupação e recuos, no caso). Políticas de desenvolvimento foram definidas em 1993, mas se limitou a planos de intenções que, muito embora resultante de aspirações de diversos setores, não tiveram seu detalhamento desenvolvido. Outros aspectos relevantes, que podem ser entendidos como sintomáticos de um retrocesso econômico, é o não-desenvolvimento industrial e o deslocamento de certos eixos de centralidade como o referente à prestação de serviços, não obstante a posição geográfica central em relação ao Estado e rota de passagem para os países do sul da América.

No primeiro caso, o fato exemplar é a não-ocupação e uso do Distrito Industrial implantado na década de 70. O quadro da evolução da participação industrial em relação ao contexto estadual é ilustrativo do significado desse setor na economia local.

“ A histórica estagnação da indústria de Santa Maria é ainda comprovada comparando-a com a evolução industrial do Estado, no período 1939/1980. Em 1939 a produção industrial representava 8,5 % do PIB do município. Este índice baixou para 8,2 % em 1980. Enquanto isto, no Estado, o índice de participação no PIB do setor industrial saltou de 14,8 % em 1939, para 26,6 % em 1980. ¹⁵²

Dada a aparente falta de justificativa diante da potencialidade locacional de Santa Maria, a explicação para tal situação se resume à uma simplificação, que é compartilhada

¹⁵² Beber, op. cit., p.240 e 241.

também por alguns economistas, ou seja: a “falta de vocação industrial”.¹⁵³ Essa expressão que, nada mais é do que uma representação de reducionismo do problema, povoa o imaginário das elites locais em contraste com o imaginário relacionado ao “ambiente ferroviário” caracterizado pelo empreendedorismo e associativismo notadamente representados pela Cooperativa e associações setoriais dos empregados.

No segundo caso, observou-se desenvolvimento dos serviços de saúde e de educação superior em cidades vizinhas localizadas num raio de 200 quilômetros aproximadamente, como Passo Fundo, Cruz Alta e Santa Cruz, que atendem, principalmente na área de educação, a demanda reprimida desse setor em Santa Maria. Ao se cotejar tais fatos com a história de empreendedorismo das estruturas formadoras e qualificadoras das forças do trabalho como a Escola Industrial Hugo Taylor e a Escola Santa Terezinha, as diversas experiências industriais, na área da Saúde e assistência social a par do sistema de ensino escolar da Cooperativa, evidencia-se que o curso da *curva* de desenvolvimento ascendente do espaço social de Santa Maria sofreu de forma abrupta, em decorrência das políticas de planejamento já referidas, uma mudança de direção que a coloca até hoje em posição dependente das injunções das políticas centrais tendo em vista a falta de independência com relação às fontes de geração de emprego e renda. O círculo da economia santa-mariense passa por Brasília, na medida em que o comércio depende fundamentalmente do potencial de compra da massa de assalariados vinculados ao governo central, como os militares do Exército e da Aeronáutica e funcionários e professores da Universidade Federal de Santa Maria.

Importante destacar também que a inserção social das atividades ferroviárias seja mediante o estímulo econômico, seja pelo estímulo cultural verificado e suas repercussões no imaginário coletivo, não encontra correspondência nas outras instituições como o Exército por meio do conjunto de quartéis, a aeronáutica pela base aérea e a Universidade Federal. Tais estruturas muito embora caracterizadas como esteios da economia da cidade por seus grandes contingentes, configuram-se como “ilhas” onde predominam populações flutuantes. A que se considerar que tais aparatos institucionais se desenvolveram sob a sombra do regime autoritário que tinha, entre suas premissas, sufocar organizações sociais como sindicatos e grupos setoriais notadamente aqueles oriundos das forças do trabalho e da cultura. Porém, do ponto de vista das qualidades intrínsecas das diversas atividades produtivas e de serviço desenvolvidas no espaço social de Santa Maria, as peculiaridades do imaginário da Viação

¹⁵³ Beber, op. cit., p.24.

Férrea como referido anteriormente, apresenta-se como fator diferencial dos resultados das ações sociais o que por si só dá relevo à valoração dos impactos submetidos às estruturas a ela associadas.

A reunião de esforços de diversas instituições e associações, no sentido da preservação de espaços referenciais do imaginário social de Santa Maria, é outro aspecto sintomático da importância fundamental da ferrovia para a comunidade santa-mariense. Assim, em 6 de junho, a Vila Belga foi considerada Patrimônio Histórico e Cultural do Município.¹⁵⁴ No dia 21 de outubro de 1996 lei municipal considera Patrimônio Histórico e cultural do Município, a Mancha Ferroviária de Santa Maria¹⁵⁵ e dia 8 de agosto de 1997 um decreto executivo a declara tombada.¹⁵⁶ Esse movimento culminou com a resolução da Secretaria de Estado da Cultura em 26 de outubro 2.000 que resolve tombar o Sítio Ferroviário de Santa Maria ao considerar a “importância de preservar integralmente os bens culturais Estação Férrea de Santa Maria, Vila Belga, Colégio Manoel Ribas e seus entornos.”¹⁵⁷

¹⁵⁴ Lei Municipal nº 2983/88, de 6 de agosto de 1988.

¹⁵⁵ Lei Municipal nº 4009/96, de 21 de outubro de 1996.

¹⁵⁶ Decreto Executivo nº 161/97, de 8 de agosto de 1997.

¹⁵⁷ Secretaria de Estado da Cultura – Portaria nº 30, de 26 de outubro de 2000. Santa Maria.

3. Espaço do imaginário em Santa Maria

Este capítulo objetiva em primeira aproximação, contextualizar espacialmente a área objeto de análise deste trabalho e, para tanto, estão reunidas e analisadas, representações gráficas e fotográficas que, em conjunto, dão noção das imagens geradas a partir do processo de produção do espaço social de Santa Maria, notadamente aqueles decorrentes das atividades da ferrovia e da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea, imagens que juntamente com os discursos fazem parte do imaginário social.¹⁵⁸ Nestas imagens, procurou-se identificar elementos simbólicos ou metafóricos que vão contribuir na compreensão dos fenômenos indissociáveis entre espaço e sociedade. Para tanto, as informações gráficas disponíveis sobre a evolução urbana da cidade estão entremeadas com imagens fotográficas que registraram o desenvolvimento da ferrovia e da Cooperativa.

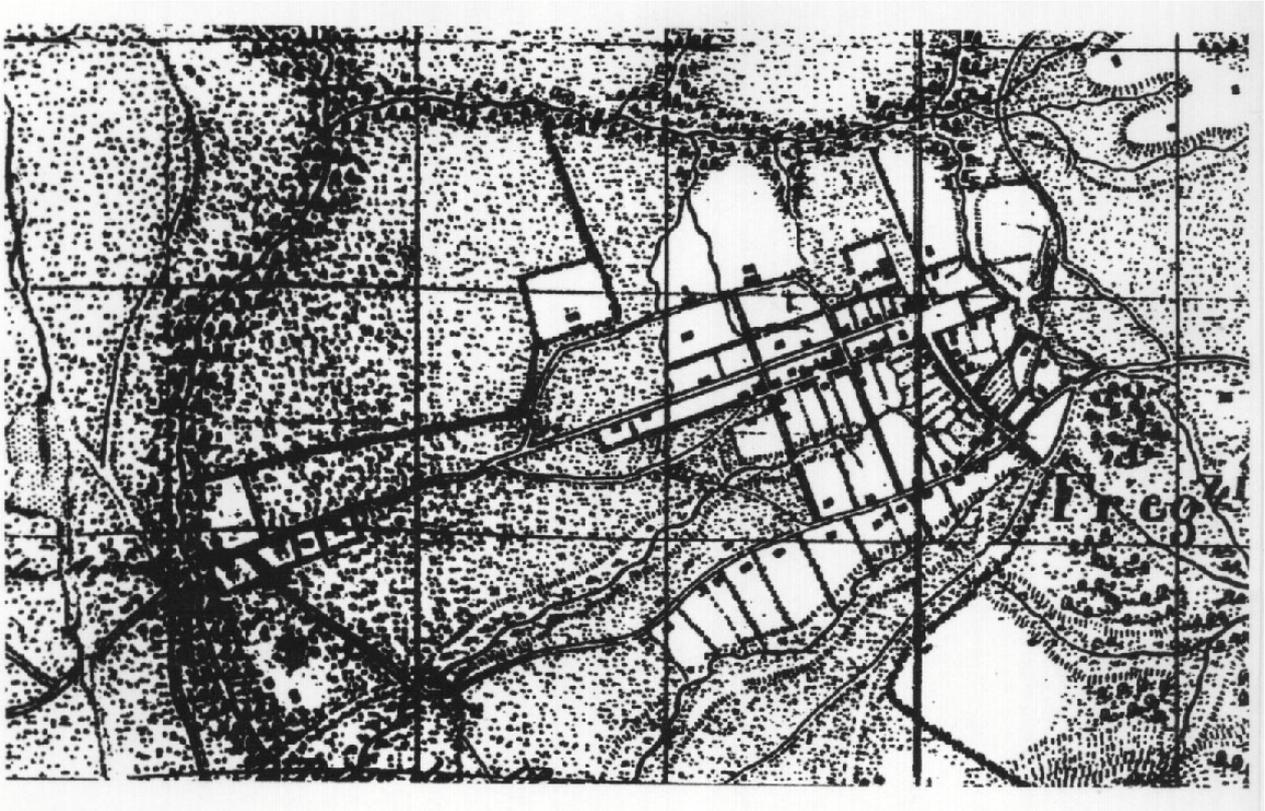


Fig. 9 – Detalhe da planta da freguesia de Santa Maria, elaborada entre 1848/49, por Johann Martin Buff. Fonte: Marchiori e Filho. op.cit. p., 289.

¹⁵⁸ Souza e Pesavento. op. cit., p.5.

O espaço do imaginário e o imaginário do espaço : A ferrovia em Santa Maria, RS. Dissertação de mestrado - Luiz Fernando da Silva Mello PROPUR/UFRGS (2002)

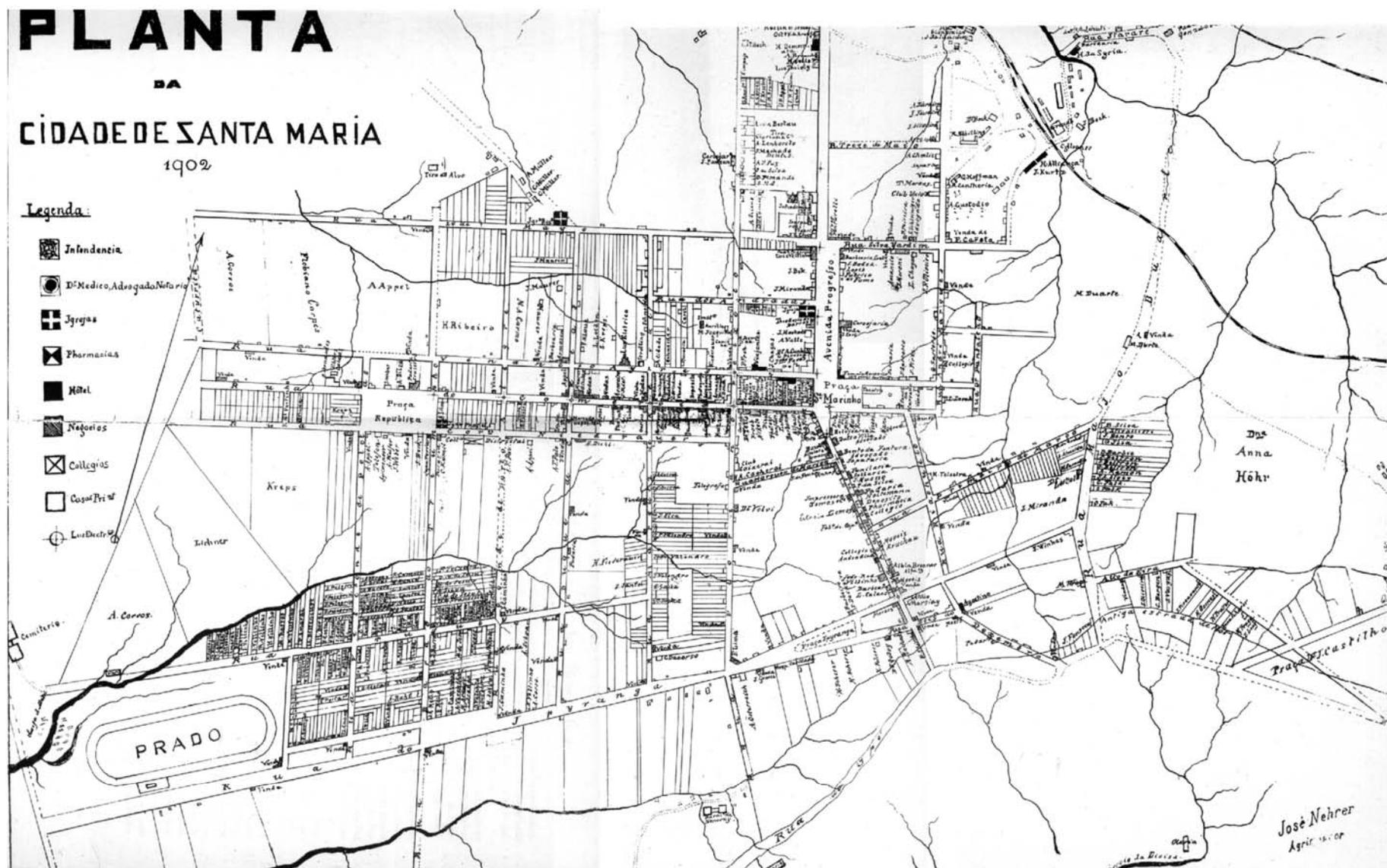


Fig. 11 - Planta de Santa Maria de 1902 elaborada por João Nehrer. Fonte: Marchiori, J. N. e Noal Filho, Valter A, (1997) op. cit. p. 84.

A influência da ferrovia

O espaço urbano se constrói pela mesma necessidade natural que movia os primeiros habitantes indígenas e missões demarcadoras no espaço geográfico onde hoje se assenta Santa Maria: a apropriação do território não só para produzir abrigos e suprimentos, mas também para materializar símbolos e representações de suas presenças, cujos significados permitem estabelecer correlações entre a produção deste espaço e o imaginário social. E é neste sentido que as análises se desenvolvem tomando-se como referência o advento das atividades ferroviárias.

A partir da implantação da Estação da Viação Férrea, entorno de 1885, estrategicamente localizada no extremo norte da Av. Rio Branco, prolongamento de um dos eixos da urbanização original da cidade – a Rua do Acampamento, deslocada à leste, aparentemente para não bloquear uma possível extensão, observa-se a geração de espaços complementares às atividades ferroviárias como lojas e hotéis concentradas entre dois pólos: a praça central e a estação.

Esta planta de Santa Maria datada de 1902 (fig. 11), de autoria do agrimensor José Nehrer, representa de forma inequívoca a visão do técnico sobre o espaço. Isto fica claro no caráter “cadastral” que o desenho apresenta onde destaca-se informações que vão desde a hidrografia que sugere a topografia, até o nome dos proprietários dos lotes. Observa-se que a inserção dos trilhos, como não poderia deixar de ser, acompanha as curvas básicas das elevações norte – os últimos contrafortes da serra geral, buscando as menores declividades. O encontro deste percurso leste-oeste, condicionado pela geografia do sítio, com o eixo norte-sul, então imaginário, do prolongamento da “Avenida Progresso”, determinou a localização da Estação concluída em torno de 1899, da gare e das oficinas de manutenção. A localização da Estação e seu largo, denota a preocupação em não criar obstáculo a possível prolongamento da avenida em direção ao norte e também de permitir o “refúgio” para estacionamento e absorção dos fluxos de pessoas e produtos como comprovam as fotografias e relatos dos áureos tempos da ferrovia. Como a primeira estrada a chegar à Santa Maria ligava à Porto Alegre (13/10/1885) em direção ao leste, foi implantada uma primeira Estação à leste da central junto à atual rua Comissário Justo. Assim, as duas Estações funcionaram

simultaneamente até a década de 1940. Neste desenho observa-se também o registro da rua Itararé, atual rua Visconde de Ferreira Pinto, origem do Bairro Itararé ocupado historicamente por pessoas ligadas a atividade ferroviária. A denominação da rua faz referência à estrada Ferro que se estendia até a cidade de Itararé em São Paulo. Como bem representa a planta de Nehrer, à época os eixos comerciais e de prestação de serviços eram a rua do Acampamento e a rua do Comércio, atual rua Dr. Bozano, que convergem ainda hoje para a praça Saldanha Marinho. Ainda chama a atenção nesta planta, a indefinição da ligação do Largo da Estação que viria a ser construído à direita do prolongamento da então Avenida Progresso e o registro de que, passados três anos da implantação da estação ainda não havia sido instalado nenhuma atividade comercial decorrente das atividades da Estação Férrea, como viria acontecer nos anos seguintes.

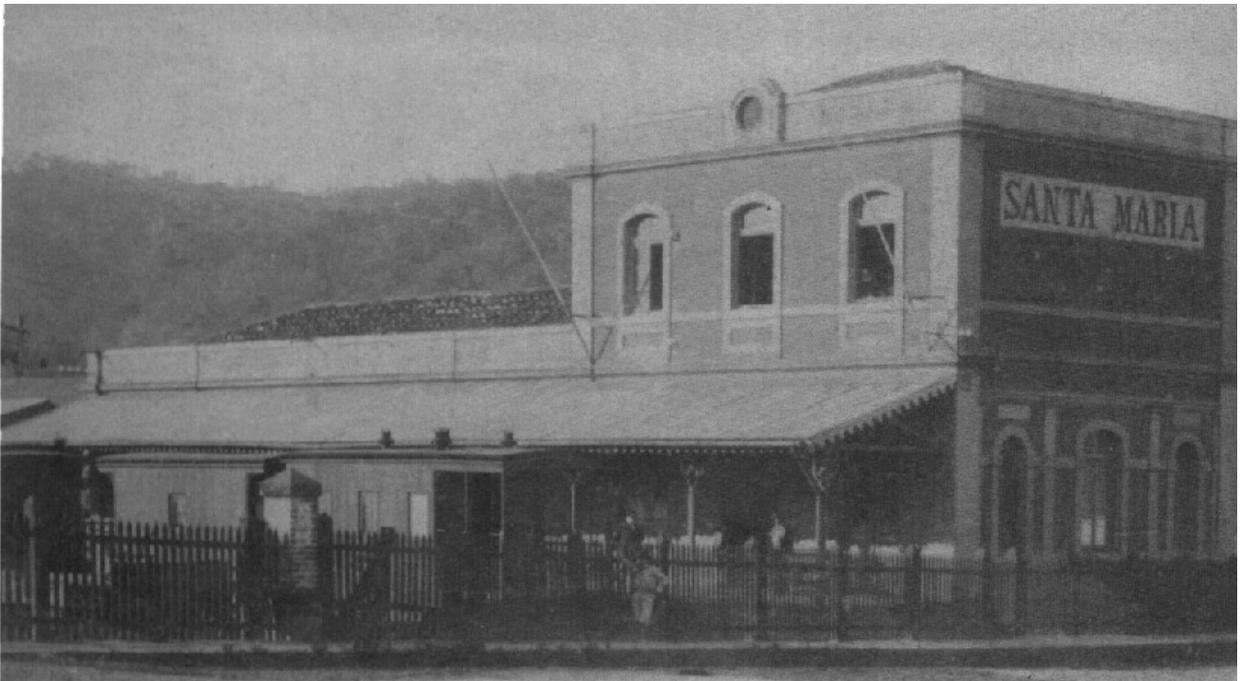


Fig. 12 – Estação implantada nas proximidades do arroio Itaimbé e da atual rua Visconde de Ferreira Pinto. Fonte: Marchiori, J.N. e Noal Filho, Valter A, (1997) op. Cit., p.98.



Fig. 13 – Largo da Estação Ferroviária concluída em torno de 1899 pela Compagnie Auxiliaire au Chemins du Fér au Brèsil. Fonte: Arquivo Municipal de Santa Maria.

A avenida Progresso, então inconclusa, trazia em seu nome e nas suas dimensões - cerca de 44 m de largura, o desejo, a aspiração de uma comunidade que queria se desenvolver. Um movimento importante nesta direção se deu em torno de 1899 quando foi concluída a Estação Férrea na extremidade norte da avenida. A partir de então, as imagens demonstram que iniciou-se uma ebulição que traria rápido desenvolvimento naquele setor que se irradiaria conformando a mancha ferroviária e aquecendo o comércio. Assim, a modernidade que representava a tecnologia importada da Europa e dos Estados Unidos certamente estimulava o sentimento de que o abandono e o subdesenvolvimento eram coisas que poderiam ser ultrapassadas.

“ As estações ferroviárias eram de fato templos da nova tecnologia e seus espaços se multiplicavam pela criação de serviços, utilizados por indivíduos de todos os níveis sociais.”¹⁵⁹

No final da década de vinte após sucessivas ampliações, a estação apresentava a configuração atual.

¹⁵⁹ Silva, G. G., *A Arquitetura do ferro no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1986.



Fig. 14 – Largo da Estação Ferroviária onde observa-se à esquerda as oficinas e, em frente, animais aguardando transporte para Exposição Agro-industrial em 1914. Fonte: Arquivo Municipal de Santa Maria.



Fig. 15– Largo da Estação Ferroviária – aspecto em 2002. Foto do autor.



Fig. 16 – Associação dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul fundada em 15/11/14 – aspecto da edificação reconstruída. Foto do autor em 2002.



Fig. 17 – Av. Progresso atual Av. Rio Branco em 1914. Foto de Venâncio Scheiniger. Fonte: Marchiori e Filho, op. cit., p.140.



Fig. 18 – Vista aérea da mancha ferroviária na década de 1920. Fonte : Arquivo do Museu do Trem, São Leopoldo, RS.

Na vista aérea (fig. 18), a partir do quadrante N-O, identifica-se, ao centro, a face oeste do quarteirão (atual rua 7 de setembro) onde se desenvolveu um conjunto de casas e sobrados entre as quais o Hotel Hamburgo (a quarta edificação a partir dos trilhos) e, mais ao centro, a intensa movimentação do pátio de manobras da VFRGS, das oficinas e da gare; à direita a Vila Belga com sua tipologia peculiar e mais acima a então Escola Santa Terezinha.

A Vila Belga

Trata-se de um conjunto habitacional destinado ao empregados e funcionários mais graduados da *Compagnie Auxiliare de Chemins de Fèr au Brésil* então arrendatária da rede de viação Férrea do Rio Grande do Sul. Estima-se que a construção do conjunto habitacional com oitenta unidades unifamiliares tenha iniciado em 1906.

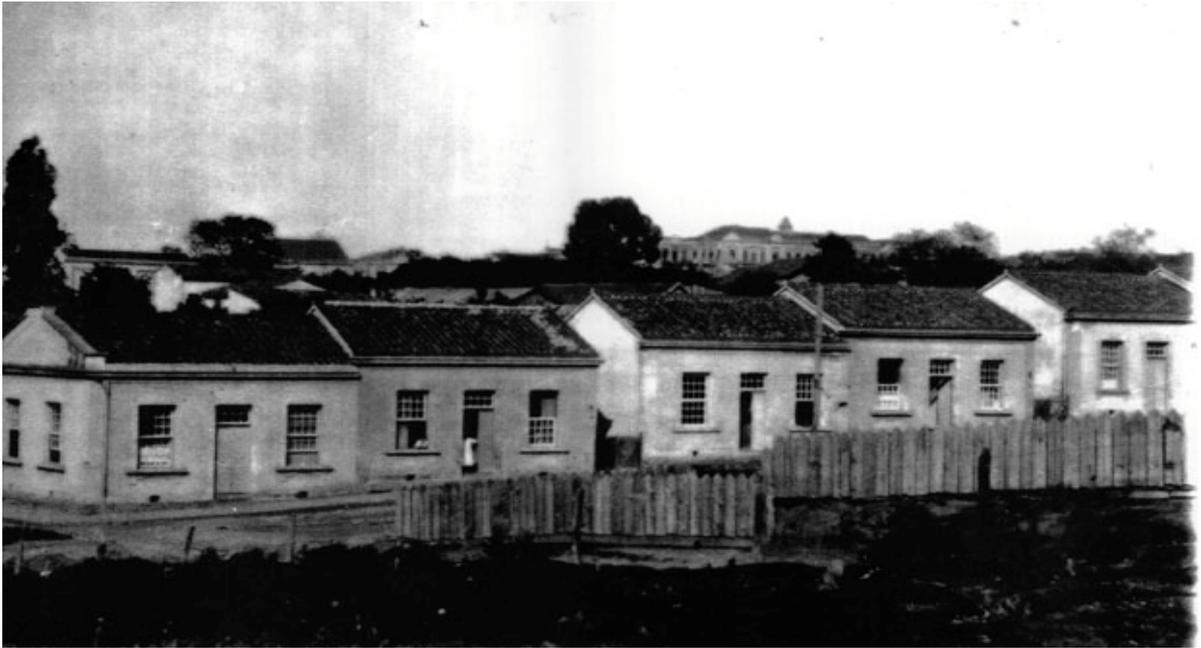


Fig. 19 – Vista parcial da Vila Belga em 1920. Fonte : Arquivo do Museu do Trem, São Leopoldo, RS.

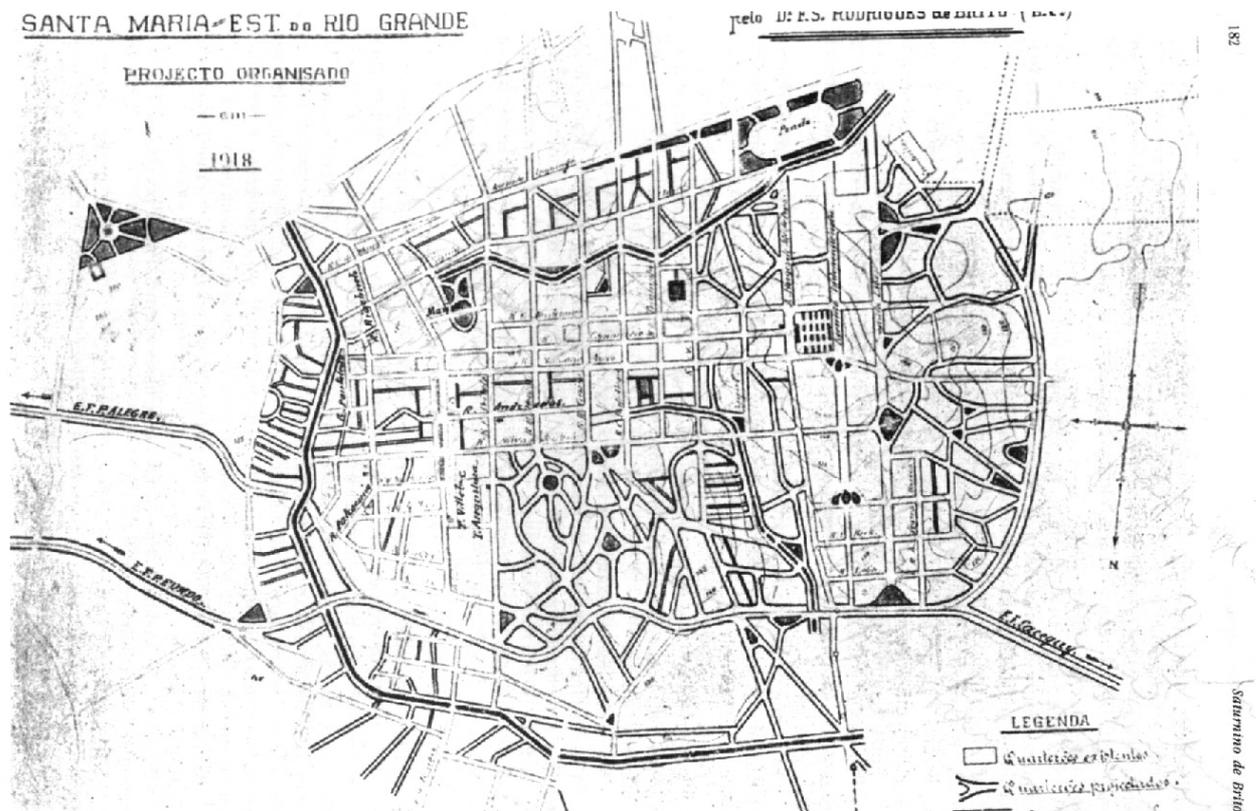


Fig. 20 – Plano de Saneamento elaborado por Saturnino de Brito – 1918. Fonte: Marchiori e Filho, op. cit., p.182.

Uma das representações gráficas mais curiosas do espaço Santa Maria, é a da proposta do engenheiro civil Saturnino Rodrigues de Brito que data de 1918 (fig. 18), serviço este solicitado pelo Intendente Dr. Astrogildo de Azevedo. Em primeiro lugar o autor resolve “virar o mundo de cabeça para baixo” do ponto de vista da representação geográfica tradicional, ou seja, de que a orientação do desenho observasse a localização do “norte” na parte superior da ilustração e não na parte inferior como apresentado. Trata-se de um plano não implantado que traz uma visão sanitarista de alguém que tinha elaborado projetos similares em Vitória (ES), Petrópolis (RJ), Juiz de Fora (MG), Campos e Santos (SP), Recife (PE) e Rio Grande (RS). Muito embora não tenham relação direta com a questão ferroviária, tem peculiaridades de representação de um imaginário tecnicista e racionalista que compõem o cenário da produção do espaço social de Santa Maria. Um destes aspectos diz respeito aos significados que tinham a abordagem sanitarista. Como se vê na ilustração, entre estes significados encontra-se a idéia de que cursos d’água deveriam se canalizados e margeados por vias de tráfego eliminando-se a vegetação ou mata ciliar que à época certamente ainda existiam, ou seja, a imposição da engenharia, da abstração dos espaços em detrimento do espaço natural conformador da paisagem e, portanto, da cultura do lugar. A natureza humana impondo-se a natureza do todo de forma insustentável, no sentido ecológico do termo. O espaço da natureza deveria ser “reinventado” pela “autoridade do saber científico” através da implantação de diversas praças e jardins como sugere o projeto ignorando, inclusive a topografia existente como uma *camisa-de-força* a moldar a organicidade natural com uma pretensa “organicidade do desenho”. Outro aspecto a se considerar, é a importância da ausência do significado da ferrovia nesta proposta muito embora o evidente impacto no processo de produção do espaço social de Santa Maria gerado por este meio de transporte. Apenas o traço de um ramal à oeste nos sentido norte-sul denota uma referência à ferrovia. Em contra partida, o desenho não representa claramente o largo da Estação e sua vinculação com a “magnífica” Av Rio Branco conforme adjetivação do próprio Brito.¹⁶⁰

¹⁶⁰ Marchiori e Filho, op. cit. p.181.

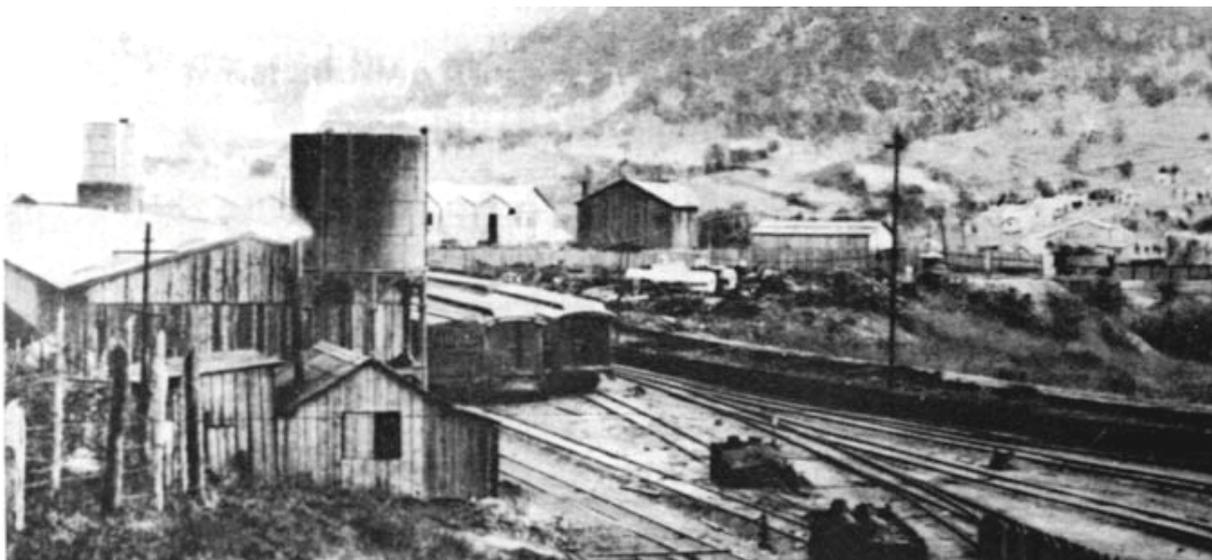


Fig. 21 – Vista das oficinas da Viação Férrea em 1922. Fonte : Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.



Fig. 22 – Incêndio nas oficinas da Viação Férrea em 26 de setembro de 1923. Fonte : Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

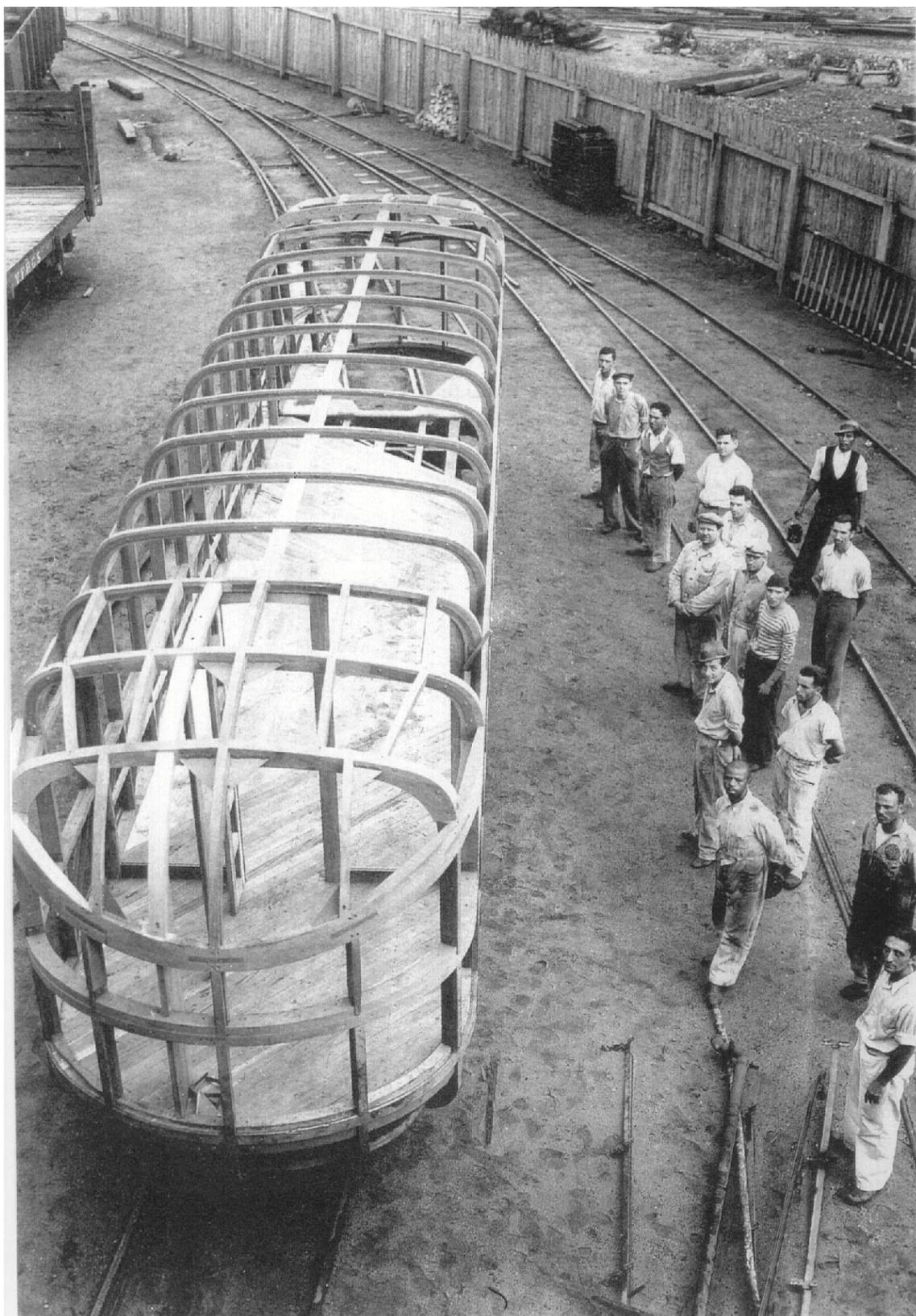


Fig. 23 – Carro em construção nas Oficinas da viação Férrea . Fonte : Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

A Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul

A partir da fundação da cooperativa dos Empregados da Viação Férrea, em 1916, um conjunto de edificações foram implantadas para atender as necessidades básicas dos ferroviários como alimentação e vestuário e também para suprir deficiências nas áreas educacional, assistencial e de saúde. Em Santa Maria, estas edificações foram implantadas em locais próximos às concentrações habitacionais dos empregados, o que veio a contribuir com a caracterização de um espaço cultural homogêneo ao tempo de seu exercício. Assim foram edificados o armazém, a farmácia, a fábrica de massas, de confecções, no interior da Vila Belga; a Escola Industrial Hugo Taylor na av. Rio Branco mais próxima do centro da cidade; a escola Santa Terezinha (atual Escola Estadual Manoel Ribas) e a fábrica de café junto em áreas contíguas à vila Belga. E a Casa de Saúde no Bairro Itararé lindeiro ao norte da área da Estação e das oficinas da viação férrea.

Escola de artes e ofícios

A Escola de Artes e ofícios destinava-se à educação dos filhos dos ferroviários. Inaugurada em 1922, a escola estava preparada para atender 124 alunos durante o dia e mais 114 no turno da noite sendo que em 1923 contava com 277 alunos matriculados. Houveram ampliações para atender os alunos internos: dormitórios e refeitório. A partir de 1934, a Escola passou a denominar-se Ginásio Industrial Hugo Taylor e, mais tarde, Escola Industrial Hugo Taylor. A Cooperativa passou por sérias dificuldades financeiras nas décadas de 40, 50 e 60 tendo formado a última turma de artífices em 1962 e encerrada as atividades oficialmente em 1986. Em 1990 a edificação foi vendida para particular quando então passou a ser descaracterizada enquanto símbolo e arquitetura que agregava valor social à paisagem da Av. Rio Branco e à memória da comunidade.

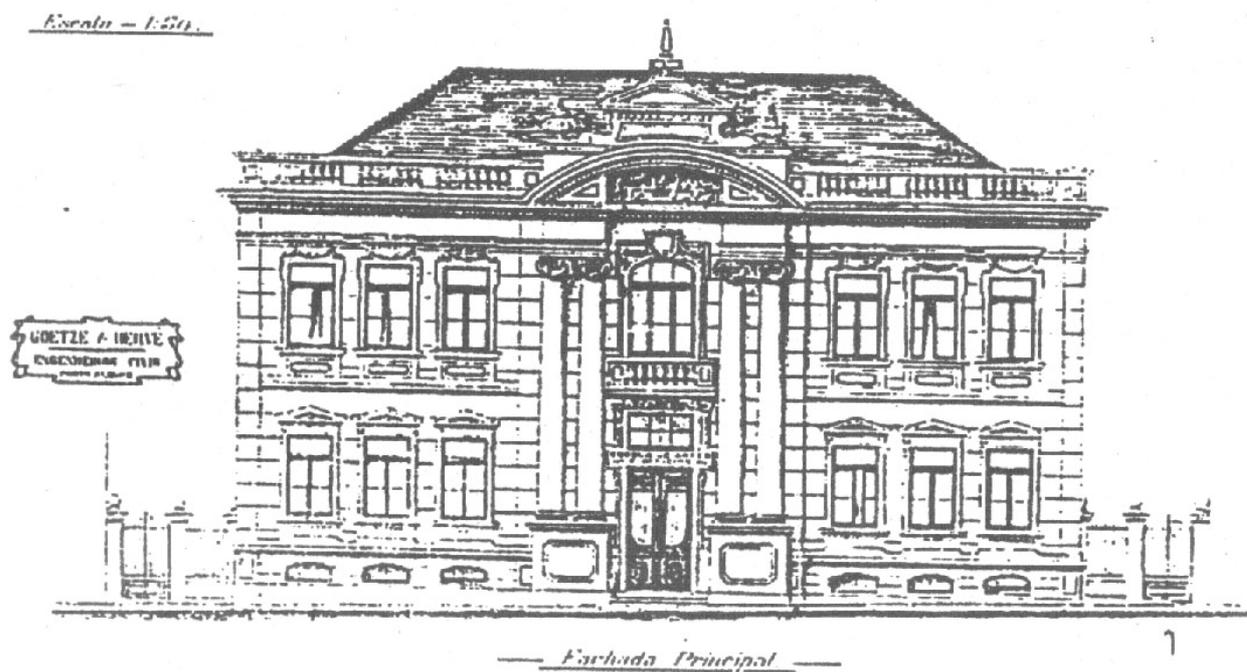


Fig. 24 – Projeto da Fachada da Escola de Artes e Ofício cuja pedra fundamental foi lançada em 1918. Fonte: Marchiori e Filho.



Fig. 25 – Escola de Artes e Ofícios fundada em 1º de maio de 1922, posteriormente denominada Escola Industrial Hugo Taylor (1943) situa-se na avenida Rio Branco em frente a Igreja Matriz. Ao fundo, na base das elevações ao norte, vê-se as oficinas da Viação Férrea. Fonte:

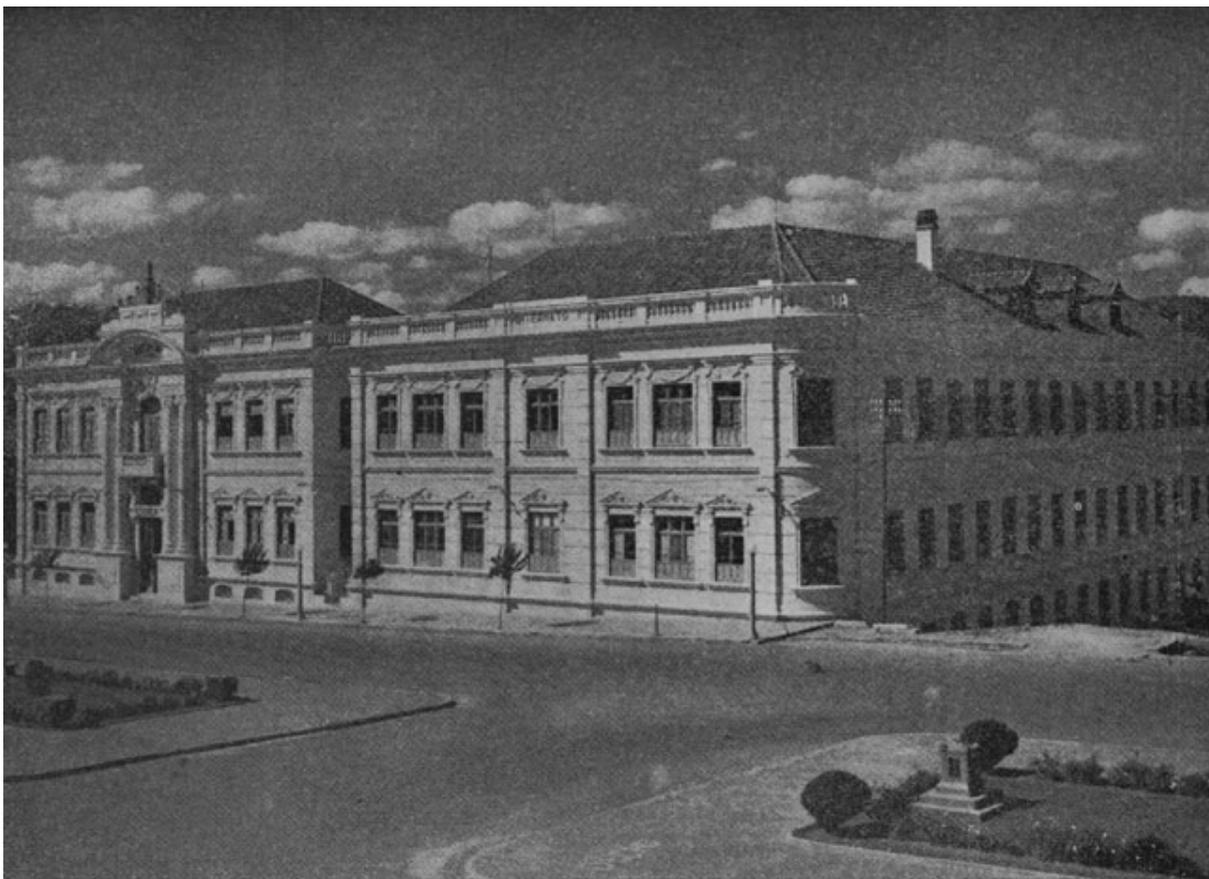


Fig. 26 – Escola Industrial Hugo Taylor já com o edifício do internato concluído. Fonte: CEVFRGS (1955) Resumo dos Empreendimentos – Visão Retrospectica, p.15.

Escola Santa Terezinha do Menino Jesus

A Cooperativa em 1921 criou uma escola denominada de Santa Terezinha voltada para a educação de moças que inicialmente ocupou uma casa da Vila Belga cedida pela Viação Férrea. A grande demanda de alunas culminou com a construção de uma grande edificação que foi concluída em 1929. A responsabilidade e administração foram delegadas às Irmãs Franciscanas do Colégio Sant’ana até 1942. Até então foram ministrados cursos de música, canto, desenho, costura, bordado e trabalhos domésticos para 11.297 alunas. A partir de então a responsabilidade pela escola passou a ser do Governo Estadual sendo denominado de Ginásio e, desde 1974, de Colégio Estadual Manoel Ribas. As precárias condições físicas da edificação fez com que a comunidade escolar e lideranças locais pressionassem o Governo Estadual a recuperar o patrimônio, fato que se concretizou a partir de 1997.



Fig. 27 – Escola Santa Terezinha, inaugurada em 14 de maio de 1930, atual escola Estadual Manoel Ribas. Fonte : Relatório da CEVFRGS, 1955.



Fig. 28 – Colégio Estadual Manoel Ribas, antiga Escola Santa Terezinha- 2002. Foto do autor.

Casa de Saúde

Casa de Saúde, inaugurada em 24 de abril de 1931, foi construída “graças ao recebimento dos valores dos juros por numerário retido pela VFRGS e pertencente à Cooperativa, por deferência do Sr. Dr. Getúlio Vargas, então presidente do Estado”. A Casa de Saúde “com precípua finalidade de assistência social” ampliou suas instalações em 1933 (Pavilhão de Medicina) e no início da década de 1960 (Sanatório para tuberculosos).¹⁶¹ A implantação do edifício da Casa de Saúde ainda hoje domina a paisagem das elevações ao norte da cidade.

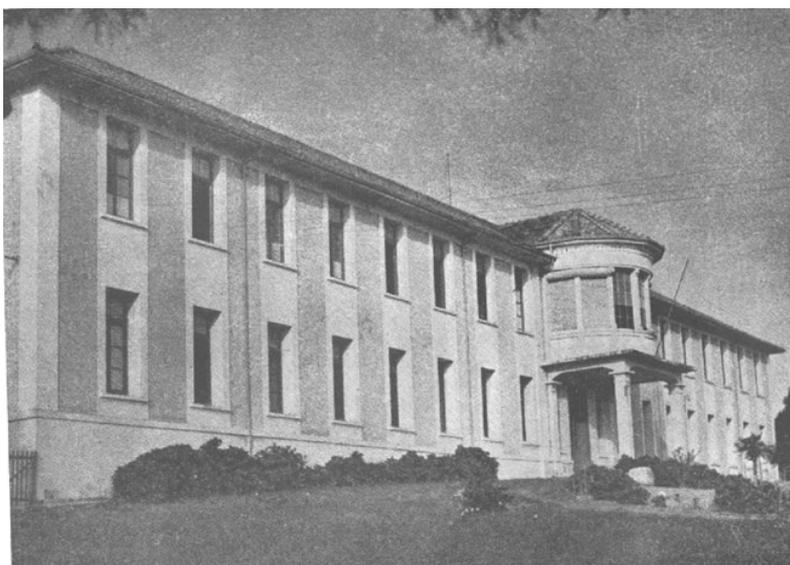


Fig. 29 – Edifício principal da Casa de Saúde inaugurada em 24 de abril de 1931. Fonte : Relatório da CEVFRGS (1955) Resumo dos Empreendimentos – Visão Retrospectiva, p. 8.



Fig. 30 – Vista geral da Casa de Saúde (em primeiro plano) e, em direção ao sul da cidade (parte superior da foto), o Bairro Itararé, a mancha ferroviária e o centro ao fundo. Fonte: Arquivo Municipal.

¹⁶¹ Relatórios da CEVFRGS de 1955, p.11-12 e de 1962, p.7-8.

A planta da cidade supostamente da década de 1930 (fig. 29), confirma a inobservância da proposta de Saturnino de Brito de 1909 e representa apenas a “primeira zona” compreendida pelo perímetro “marcado com *trassos* pronunciados”. Trata-se de um desenho elaborado pela então “Inpectoria do Tráfego”, daí a preocupação em representar apenas as vias e alguns prédios importantes. Neste caso o desenho ignora a rua Itararé e adjacências considerando a via férrea como “limite” norte da zona central. Assim a gare da Estação, suas instalações e o núcleo residencial que se desenvolvia *par i passo* com a ferrovia, estão à margem do centro tradicional muito embora a importância fundamental no desenvolvimento comercial da av. Rio Branco, principalmente à época conforme referido anteriormente.

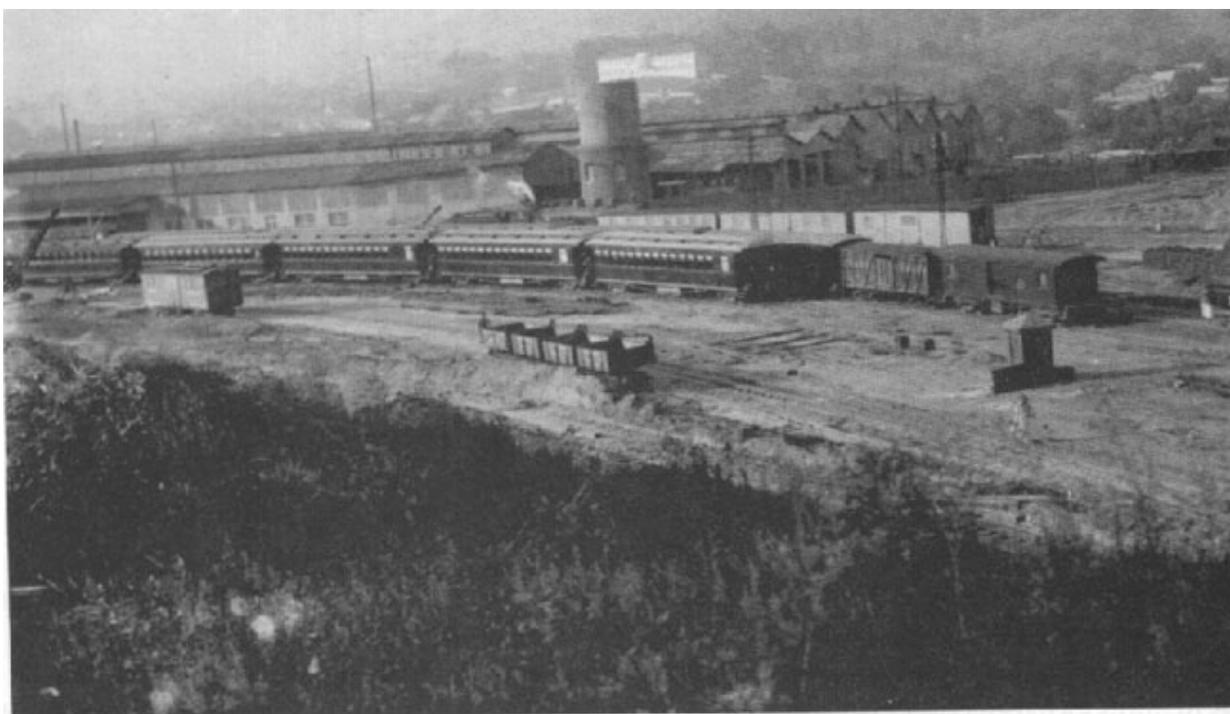


Fig. 33 – Antigas oficinas da VFRGS localizadas então (década de 1930) próximas à Estação. Estúdio Foto Cezar. Fonte: Acervo particular.

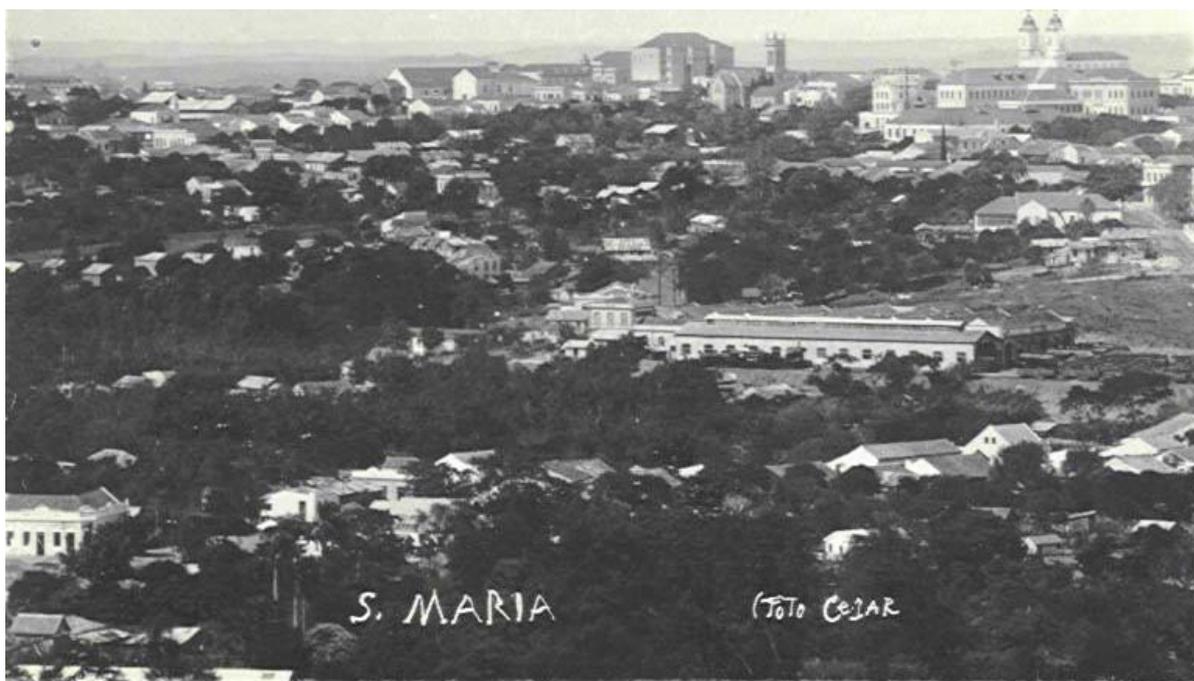


Fig. 34 – Vista a partir do nordeste onde se vê, ao centro, Antigas oficinas da VFRGS (década de 1930). Estúdio Foto Cezar. Fonte: Acervo particular.



Fig. 35 – Vista aérea do norte onde se vê em primeiro plano a mancha ferroviária e a Av. Rio Branco. Fonte: Marchiori e Filho, op. cit., p.240.

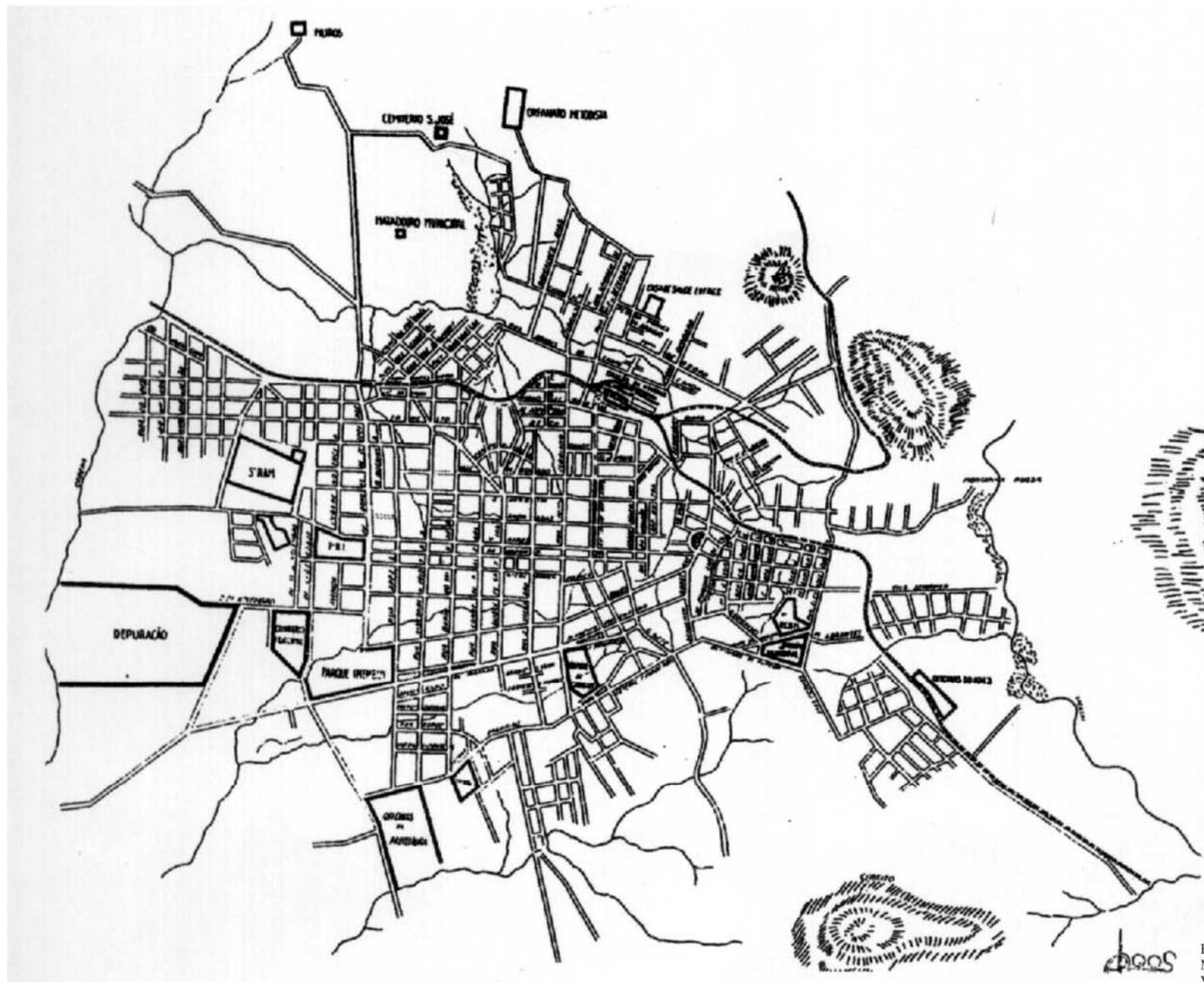


Fig. 32 - Planta de 1944. Fonte: Marchiori, J. N. e Noal Filho, Valter A, (1997) op. cit. p. 249.

A planta da cidade elaborada em 1944 abrange toda a área urbanizada e mostram com destaque as linhas férreas bem como o pátio de manobras das oficinas e a Estação além da casa de Saúde da Cooperativa e o Bairro Itararé já apresentando diversas ruas.



Fig. 37 – Foto aérea de Santa Maria de 1958. Fonte: Álbum Comemorativo do Centenário de 1958, p.3.

O processo subsequente da produção do espaço na área de influência da atividade ferroviária, vai explicitar a correlação lógica entre o ponto atrator – a Estação, e o desenvolvimento das atividades comerciais o longo do eixo de ligação com o centro histórico da fundação da cidade – a rua do Acampamento. Assim, a demanda gerada pelo transporte ferroviário por transportes urbanos de cargas e pessoas, por locais de hospedagem dos viajantes comerciais e demais visitantes, além da oportunidade para a localização de outras atividades como lojas, bares, foram determinantes na valorização imobiliária daquele setor.

Assim, as imagens da av. Rio Branco do final da década de 1950, mostram que atividades ali desenvolvidas vão caracterizar metaforicamente a ponte entre as primitivas origens da cidade (a rua do Acampamento) e a modernidade então expressa pela tecnologia do transporte ferroviário. Nesse percurso largo da avenida que no seu traçado traduzia o

imaginário da modernidade urbanística ¹⁶² é que se estendia o bulevar como tapete, por assim dizer, ligando o “portal” da cidade ao seu núcleo central.



Fig. 38 – Av. Rio Branco vista a partir do sul onde se vê em primeiro plano à esquerda a Igreja Matriz e à direita a Escola Industrial Hugo Taylor. Fonte: acervo particular.



Fig. 39 – Av. Rio Branco vista a partir do sul onde se vê em primeiro plano à esquerda as torres da Igreja Matriz alteradas nos arcos e na secção intermediária, os canteiros centrais alterados e com nova vegetação e o edifício Mauá já construído na década de 1950. Fonte: acervo particular.

¹⁶² Célia Ferraz de Sousa no ensaio “Construindo o espaço da representação: ou o urbanismo da representação” in Souza, C. F., Pesavento, S.J. (org) *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1997, faz referência ao processo de definição da identidade da cidade moderna através da imagem de semelhança das avenidas de Paris e do Rio de Janeiro: “A partir do Rio, as cidades brasileiras importaram a imagem parisiense.” p.113.



Fig. 40 – A modernidade em Santa Maria. Reprodução de imagem do Álbum comemorativo do centenário de Santa Maria de 1958.

A representação do imaginário da modernidade passa pelas imagens da atividade febril do pátio de manobras e da Gare da estação Férrea além de seus “modernos” trens movidos a diesel.

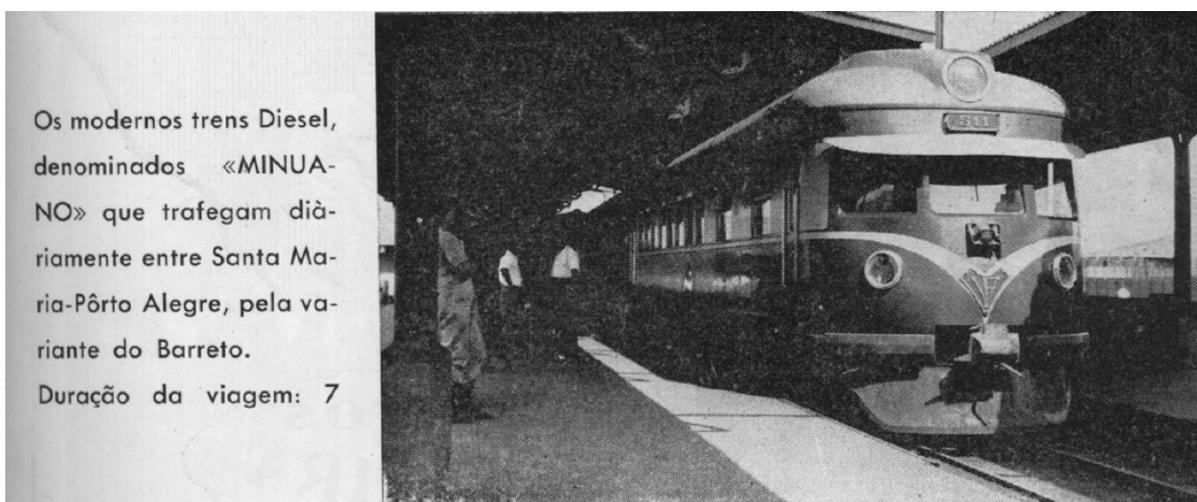


Fig. 41 – Os “modernos” trens Minuano. Reprodução de imagem do Álbum comemorativo do centenário de Santa Maria de 1958.



Fig. 42 – Vista a partir do norte da parte central da cidade ao final da década de 1950 onde se vê em primeiro plano, à esquerda, a área da Casa de Saúde com o edifício do sanatório em construção. Em segundo plano o Bairro Itararé de origem ferroviária vendo-se em seqüência o pátio de manobras da viação, a gare da estação, a vila belga e a avenida Rio Branco em direção ao centro comercial onde se percebe a estrutura do edifício Taperinha em construção. Fonte: Arquivo Municipal.

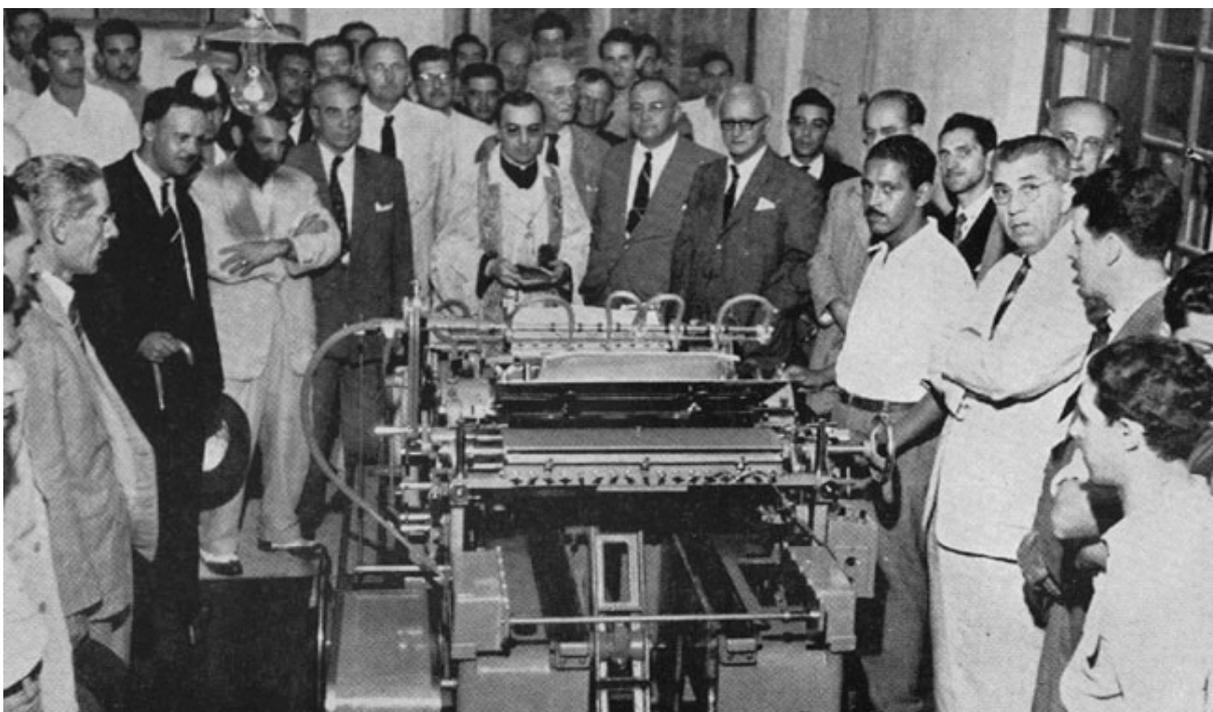


Fig. 43 – Escola Industrial Hugo Taylor – aspecto da tipografia. Fonte: Relatório da CEVFRGS de 1955,

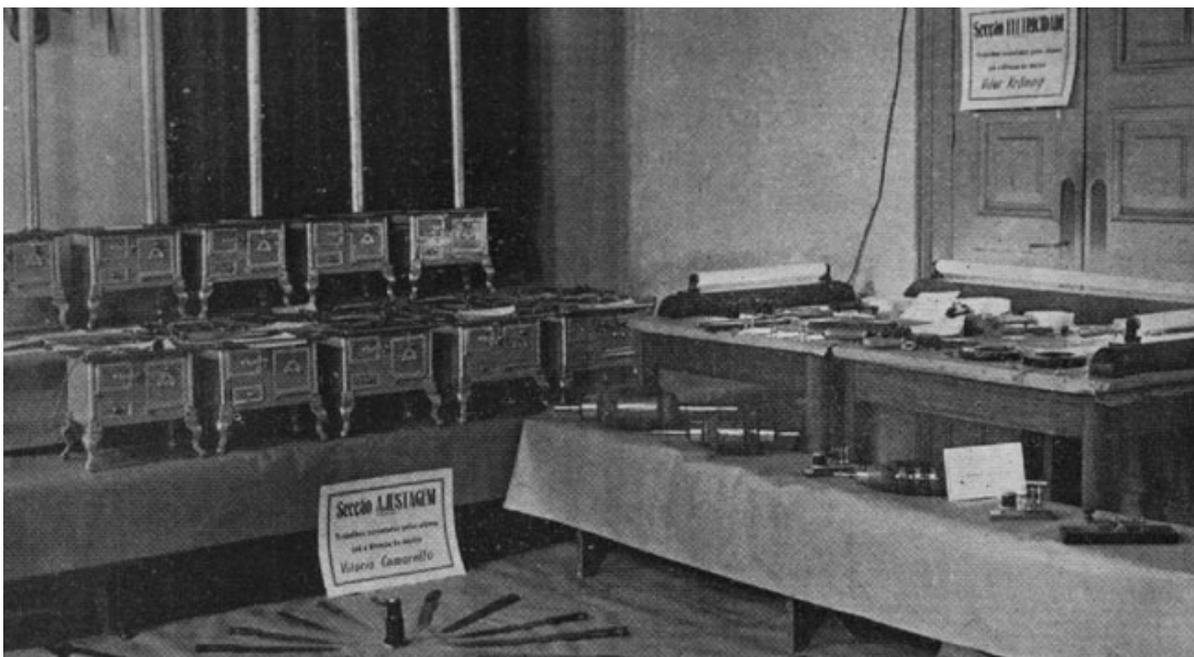


Fig. 44 – Escola Industrial Hugo Taylor – aspecto de exposição de produtos metalúrgicos. Fonte: Relatório da CEVFRGS de 1955.



Fig. 45 – Vista do conjunto que abrigavam a administração, o armazém principal, a fábrica de confecções, a farmácia, a lenheira situado na rua Manoel Ribas. Foto do autor em 2002.



Fig. 46 – Edifício da Fábrica de café – torrefação e moagem situado na esquina das ruas Ernesto Beck e José do Patrocínio que teve suas atividades iniciadas no início da década de 1960 e desativada no fim da década de 1980. Fonte: CEVFRGS (1955) Resumo dos Empreendimentos – Visão Retrospectiva, p. 9.



Fig. 47 – Edifício da Fábrica de café – torrefação e moagem situado na esquina das ruas Ernesto Beck e José do Patrocínio. Aspecto em 2002. Foto do autor.



Fig. 48 – Fábrica de confecções – aspectos da linha de produção. Fonte: Relatório da CEVFRGS de 1955.



Fig. 49 – Edifício Sede da Cooperativa (2002) onde eram localizadas a administração e o armazém principal. A direção ainda ocupa algumas salas do prédio. Foto do autor.



Fig. 50 – Armazém principal. Aspecto do setor de calçados (1955). Fonte: Relatório da CEVFRGS de 1955.



Fig. 51 – Edifício e linha de produção da Fábrica Modelo de pães, massas e biscoitos implantada em 1962 e desativada em 1991. Fonte: Fonte: Relatório da CEVFRGS de 1955.

Como se viu, para a história de Santa Maria as cargas simbólicas e significativas inerentes as formas espaciais são principalmente determinadas pelos momentos de ebulição ferroviária. Os marcos referenciais simbólicos do imaginário social de Santa Maria estão associados principalmente ao *eixo* ferroviário e a *mancha* ferroviária. O *leito* da via férrea ou dos trilhos definido pelo *eixo* leste-oeste que foi, juntamente com a rua do Acampamento, o lugar da “gestação” da cidade. Nesta palavras e expressões correntes no imaginário local, se observa a metáfora existencial de uma sociedade que precisa do elo ao *locus*, o *sentido do lugar* referido por Tuan.¹⁶³ Neste sentido Lynch observa que o ambiente físico estabiliza o comportamento social não simplesmente por condicionar ações mas também por simbolizar ações, eventos e sentimentos passados.¹⁶⁴

¹⁶³ Tuan.op. cit. p. 129.

¹⁶⁴ Lynch, K. *What time is this place?* Cambridge: MIT Press, 1998. p.124.

4. O Imaginário do espaço

Neste capítulo, são analisados elementos que representam traduções do ambiente real dos processos de construção do espaço social de Santa Maria relacionado à ferrovia e que caracterizam o imaginário não só da comunidade envolvida diretamente como também de agentes externos em cujas instâncias decisórias determinaram as alterações funcionais e espaciais na área analisada. Para tanto, são considerados dois *tempos* : o *tempo vivido*, quando o imaginário se constrói juntamente com os momentos de discussão e decisão acerca dos modos de produção do espaço, sua produção e repercussão social e o *tempo revivido*, quando o imaginário se elabora por meio da “presentificação” do real, das reminiscências e também com base na transmissão oral das experiências vividas e da geometria dos espaços construídos que passaram a ser testemunhos de uma história social.

4.1 O tempo vivido

No tempo vivido, observa-se a correlação entre os espaços e suas funções sociais com o imaginário elaborado coletivamente com base nas percepções das experiências individuais. Dessa maneira, identifica-se também o processo de construção do imaginário em que os espaços abrigam a dinâmica das atividades sociais as quais articulam tais espaços dando-lhes sentido relacional, explicitando uma lógica funcional que lhes dá sentido. Esse processo de conformação do caráter e da “fisionomia” do espaço social é, de diversas formas, representado como forma de apreensão e elaboração da realidade e, no caso em questão, destacam-se formas de representação como relatos, manifestações, discursos e imagens testemunhais que contribuíram na determinação de referências culturais as quais, em última análise, dão sentido e significado essencial ao desenvolvimento de Santa Maria e, mais especificamente, à “cidade ferroviária”. Valendo-se desse ponto de observação, tornar intelegível tais registros, vai permitir, juntamente com a configuração dos espaços urbanos da “mancha ferroviária”, uma aproximação da dimensão real do espaço social em análise.

Nesse sentido, reportemo-nos ao dia 17 de maio de 1958, quando a comunidade de Santa Maria comemorava o centenário de emancipação política o qual foi registrado no “Álbum Ilustrado” organizado “sob os auspícios do Comércio e Indústria do Município de Santa Maria, com autorização da colenda Câmara de vereadores e da Prefeitura Municipal” com a participação de colaboradores proeminentes da política, das artes plásticas e da literatura entre outras expressões. Esse Álbum registra, além de dados históricos e estatísticos, o olhar dos seus *médiuns*: escritores, fotógrafos, jornalistas, pintores sobre o seu próprio trabalho de construção – a construção até então, do espaço social de Santa Maria. Muito embora o tom ufanista que caracteriza esse tipo de publicação, as dimensões representadas guardam forte identificação com os dados quantitativos e registros fotográficos apresentados. Nesse painel dos primeiros cem anos, o capital social representado pela Viação Férrea e a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, como se verá, aparece com destaque.

Como evidenciado no capítulo anterior, o elo de ligação entre o núcleo primitivo da urbanização – a praça central ponto de convergência das atuais ruas do Acampamento e Bozano e a Estação Férrea é a Av. Rio Branco. Este espaço, então, configurou-se como representativo da idéia de progresso e como um dos símbolos da comemoração dos cem anos, pois é nesse percurso que vão se concentrar então lojas comerciais e hotéis cuja publicidade é estampada com destaque no álbum comemorativo.



Fig. 52 – Anúncios de hotéis publicados no álbum sempre com referências à estação férrea. Fonte: Álbum Ilustrado Comemorativo do 1º centenário da emancipação Política de Santa Maria.

O Álbum exalta a Cooperativa, fundada em 26 de outubro de 1913, e é descrita como uma solução surgida como reação a “um mundo quasi a ponto de submergir” e a um “ambiente desalentador” decorrente de “situação caótica da Viação Férrea”,

“ E a partir desse dia histórico na vida da Cooperativa, esses denodados cidadãos começaram a luta tenaz para a consolidação de tão audaz empreendimento e lutaram como leões para levar avante os seus planos que eram grandes (...). Mas foi mais forte a vontade desses homens que tudo venceram num prazo relativamente curto e a Cooperativa já passou a ser uma respeitável entidade que não só merecia a consideração do comércio rio-grandense como também o respeito do próprio governo do Estado.”

O álbum registra que a cooperativa se tornou um dos mais poderosos centros comerciais do Rio Grande “pois até da Europa fazia larga importação” e, para demonstrar a importância para Santa Maria e a dimensão do empreendimento, cita que então existia: 17 armazéns (Santa Maria, Rio Grande, Porto Alegre, Passo Fundo, Bagé, Cruz Alta, Cacequi, Montenegro, Ramiz Galvão, Olimpo, Uruguaiana, Alegrete, Santiago, Porto do Conde, Taquara, Diretor Pestana e Pelotas) e 15 farmácias e, em Santa Maria, uma “excelente Casa de Saúde dotada de uma moderna aparelhagem médica” e um sanatório destinado aos tuberculosos. Na área educacional a Escola Profissional Hugo Taylor oferecia cursos de Marcenaria, Máquinas, Instalações Elétricas e Mecânica de Máquinas. Destaca também as escolas “Turmeiras e grupos escolares que, em número de 80, ministram o ensino primário a uma população escolar de cerca de quatro mil alunos de ambos os sexos, pelo longo da linhas” e as escolas de corte e costura. É citado também um plano Industrial “de grande

envergadura” com a implantação de “Confecções, Alfaiataria, Saboaria, Torrefação e moagem de Café, Oficinas Tipográficas, Moldagem, Fundição, Marcenaria, Oficina Mecânica e de Eletricidade em geral e outros mistéres”.¹⁶⁵

As narrativas deixam transparecer um imaginário acerca da Cooperativa tão essencial e rico para Santa Maria quanto o da própria Viação Férrea que a propiciou por meio da sua identidade peculiar – a união de propósitos – fundamental ao espírito do Cooperativismo.

Como *moto* principal da tecitura do imaginário social, os diversos níveis de abrangência dos produtos, serviços e atividades gerados pela Cooperativa buscavam a auto-sustentabilidade e a independência de oscilações econômicas externas como bem demonstra a existência de um Subdepartamento de compras para a manutenção da normalidade dos fornecimentos “evitando as faltas e explorações decorrentes das emergências”.¹⁶⁶ O efeito multiplicador dos círculos virtuosos inerentes ao crescimento do capital social perpassam o tempo e permeiam os discursos. O ideário cooperativista encontrou no imaginário ferroviário o ambiente fecundo como demonstram os espaços arquitetônicos e urbanos, associações, clubes recreativos e esportivos com repercussões que ainda permanecem como: Associações: Comunitária do Bairro Itararé, Comunitária do Bairro Perpétuo Socorro, de Moradores Ferroviários da Vila Belga, dos Amigos da Avenida Rio Branco, dos Amigos da Estação Férrea, dos Amigos do Parque Ferroviário.

Os contextos político, econômico, social, cultural, ambiental estruturavam o imaginário do espaço social da cidade. No período em questão, as políticas territoriais, as políticas de desenvolvimento do plano de metas (1957-1960) do governo do presidente Juscelino Kubitschek, caracterizavam-se pelo investimento na industrialização e no setor de transportes principalmente o rodoviário em escala nacional, objetivando a integração do espaço econômico como um todo.¹⁶⁷

Sintomática ou não, de uma abordagem centralizadora decorrente da criação da Rede Ferroviária Federal S.A.(1958), passados um ano e sete meses da publicação do Álbum comemorativo, o jornal “A Razão” noticiava uma decisão administrativa da Rede Ferroviária Federal S.A. que contrariava os interesses da comunidade ferroviária:

¹⁶⁵ Abreu, J. P.(org). *Album Ilustrado-Comemorativo do 1º centenário da emancipação política do Município de Santa Maria*. Porto Alegre, 1958.p. 46.

¹⁶⁶ Ibidem, p. 48.

¹⁶⁷ Costa, op. cit., p. 52.

“Presidente da RFFSA impede a vinda da maioria dos delegados representantes dos associados da Cooperativa através da negativa de licença. Fato raro pois é uma organização vital para seus associados”¹⁶⁸

Tal decisão de cunho aparentemente administrativo não é assim entendida pela imprensa na medida em que repercute a ação divulgando-a com uma dimensão política que confirma a importância da Cooperativa. Nota-se que o redator da notícia entende a decisão como incongruente ao qualificá-la como “fato raro”. São sintomas da forma de percepção dos *atores* das lutas sociais que já configuravam, em seus imaginários, campos antagônicos muito embora os desníveis dos sistemas institucionais: um sistema de transportes e um sistema de amparo social sistema este que, como se viu, originou-se de necessidades imperiosas de uma sustentabilidade mínima da qualidade de vida dos empregados da ferrovia. Com base nessas notícias pode-se uma das dimensões reais do significado que tinha a organização para o por outro lado, dias após, o mesmo jornal noticiava investimentos na ferrovia:

“Após a passagem da VFRGS para a RFFSA vem a mesma imprimindo um certo surto de progresso na ferrovia gaúcha com a aquisição de dez locomotivas ‘Diesel-elétro’, aprovação do plano quinquenal de obras e melhoramentos, estudos estes efetuados pelos engenheiros da Viação Férrea, construção de novas oficinas da Via Permanente e alojamento para pernoite das equipes de trem em geral ao lado da rua 7 de setembro.”¹⁶⁹

Por sua vez, os movimentos sindicais e associações buscavam integrar-se. Pode-se perceber que, no imaginário social de Santa Maria, o cenário ferroviário se polarizava entre movimentos agregadores perpetrados pelos diversos grupos associados e as decisões político-administrativas.

“Movimento para entrosar as diversas associações de classe. Comissão inter-sindical composta da Associação dos Ferroviários Sul-riogandense, da União dos Ferroviários Gaúchos, Sindicato dos Trabalhadores em Carris Urbanos, Sindicato dos trabalhadores em Energia Elétrica, Sindicato Nacional dos aeroviários, Delegacia do Sindicato Nacional dos

¹⁶⁸ A Razão. Santa Maria, 8/1/1960, p. 8.

¹⁶⁹ A Razão. Santa Maria. 17/1/1960, p. 8.

Aeronautas, Associação dos Escriturários da Viação Férrea e outras agremiações.”¹⁷⁰

O pano de fundo político-institucional completava-se, em 1964, com a implantação do regime autoritário, caracterizado evidentemente pelo centralismo. E, é nesse cenário que as tensões entre a comunidade socialmente organizada e as repercussões das decisões centrais ocorriam de forma mais evidente. Essa tensão político-institucional, que culminou com o golpe militar de 31 de março de 1964, teve reação imediata da classe ferroviária como registra a imprensa local no dia seguinte:

“A Rede Ferroviária Federal – VFRGS – fez eclodir movimento paredista a partir de zero hora de ontem paralisando todos os setores de atividades, bem como o movimento de trens em toda a extensão de suas linhas. A classe ferroviária gaúcha recebendo determinação do Comando Geral dos Trabalhadores fez eclodir o movimento em apoio ao presidente da República e contra um possível golpe do governo. No momento em que redigimos a presente nota (1:30) a reunião dos ferroviários continuava tendo como local a sede da Sociedade Assistencial do Pessoal de Máquinas. O movimento paredista que paralisou todas as ferrovias da nação terá prazo indeterminado.(...)”¹⁷¹

A importância da capacidade de mobilização política dos ferroviários de Santa Maria fez com que o governo militar deslocasse interventores à cidade como destacou o jornal “A Razão” ao estampar a manchete “Interventor Federal em Santa Maria” e ao transcrever sua fala:

“ Vim a Santa Maria para manter um contato mais intenso com os chefes de serviço, bem como inspecionar as oficinas do Km 3 e de Santa Maria e observar o andamento do serviço da V. F. Nesta cidade (...) Tive a impressão nestes dias que estou à testa da ferrovia gaúcha de que todos os ferroviários estão desenvolvendo um trabalho admirável. Creio que antes não o faziam porque alguém no seio da classe não os deixava produzir. Parece mesmo que se sentiam oprimidos. Mas agora tudo voltou à normalidade e a V. F. irá desfrutar daquele prestígio que sempre teve no seio da comunidade rio-grandense. (...) Creio que foi benéfica essa

¹⁷⁰ A Razão. Santa Maria. 20/1/1960, p.6.

intervenção na V. F. E faço veemente apelo a todos os ferroviários para que voltem suas vistas para o trabalho e que procurem elevar cada dia mais o bom nome da ferrovia a fim de que possam desfrutar de ambiente saudável de trabalho, não se deixando levar por falsos líderes” Por fim disse que de momento não alterará os quadros diretivos da ferrovia, somente afastando aqueles que exercem atividades subversivas no seio da classe.”¹⁷²

Como se observa, a comunidade continuava ciente do processo de intervenção que se aprofundava muito além das instituições públicas, entranhando-se nas instituições privadas como a Cooperativa e associações

“ A V. F. Como é do conhecimento público foi uma das primeiras estradas atingidas pela intervenção federal. (...) Assistencial de Máquinas ¹⁷³ sob intervenção federal (...) Cel. Datero Delorenzi Maciel interventor da Cooperativa (...).”¹⁷⁴

O primeiro relatório do período de intervenção na Cooperativa, apresentado em 1964 sobre o exercício de 1963, contém, na sua forma de descrição, elementos esclarecedores do imaginário dos que vivenciavam aquelas transformações e constituíam-se em peças de discurso curiosas pelas antíteses

“ Honrados com a designação para o cargo, assumímo-lo no dia 13 de abril e, na mesma ocasião, extinguindo o Conselho de Administração eleito, nomeamos os seguintes titulares (...).”¹⁷⁵

No relatório de 1964, o discurso segue a mesma linha:

“(…) O Conselho de Administração eleito na forma estatutária, para o período de 1963/1966, foi deposto no dia 13 de abril de 1964, por determinação do Excelentíssimo Senhor Comandante do IIIº Exército, em virtude de graves implicações daquela administração com a causa da Revolução de 31 de março.”¹⁷⁶

¹⁷¹ A Razão. Santa Maria, 1/4/1964, p. 8.

¹⁷² A Razão. Santa Maria, 15/4/1964, p. 6.

¹⁷³ A Sociedade Assistencial do Pessoal de Máquinas constituída por trabalhadores que operavam locomotivas, era considerada a mais importantes entre as diversas associações (Fora de Pauta, junho/1998, p. 4)

¹⁷⁴ A Razão. Santa Maria, 17/4/1964, p. 6.

¹⁷⁵ Relatório de 1963. CCEVFRGS, 1964, p. 3.

¹⁷⁶ Relatório de 1964. CCEVFRGS, 1965, p. 3.

Por outro lado, os relatores demonstravam estar impressionados com a dimensão da Cooperativa que, para todos os efeitos, atingiu tal magnitude a despeito das injunções político-institucionais e, para tanto, utilizavam adjetivos como “grandiosa” e “magnífica”. Outro aspecto sintomático do ambiente político que a sociedade atravessava e que tais relatórios deixavam transparecer, é o fato de que, muito embora o caráter da redação fosse de natureza técnica e descritiva, passaram então a serem permeados de comentários de ordem política como o relativo ao ano de 1964:

“O período de abril a dezembro de 1964, não obstante os imperativos da nova conjuntura política, com suas características renovadoras, tem o mérito de assinalar a superação das perspectivas sombrias que, a cada passo, se ofereciam no decurso dos últimos meses do governo deposto”¹⁷⁷

Assim, os relatórios passaram a ser veículos de propagação da ideologia do Estado e buscavam relacionar as dificuldades financeiras da Cooperativa a posturas políticas como causas fundamentais dessas dificuldades e, para tanto, valiam-se da metáfora do organismo humano para justificar as ações que iam desde processos administrativos até prisões conforme relatos e mesmo registro em relatórios :

“Para debelar um mal que há mais de trinta anos minava o organismo nacional, fez-se necessária uma terapêutica valente, de ação enérgica (...) A extirpação de um mal tão antigo exige tempo e sacrifício”¹⁷⁸

Com base na intervenção, os relatórios passaram a contar com mais um item que se referia ao Comando do III^o Exército, dando conta do cumprimento das missões relativas, principalmente, à repressão de atos subversivos.

A questão da segurança nacional também é freqüentemente referida pelos relatores. Dessa intenção manifesta, pode-se inferir que a saúde financeira da Cooperativa não era por si só a motivação principal da intervenção, o que era usado como justificativa perante os associados e a comunidade em geral, para a infiltração na instituição que, como qualquer outra, era constituída por pessoas com posturas ideológicas e políticas diferentes. Nesse período, então, como de resto em todo o País, ocorriam perseguições e prisões políticas como atestam os próprios relatórios a cerca do andamento de processos na justiça e também os relatos dos ferroviários.

¹⁷⁷ Ibidem.

¹⁷⁸ Relatório de 1964. CCEVFRGS, 1965, p.5.

Observa-se, nesses relatórios, a intenção subliminar de correlacionar as dificuldades financeiras e operacionais que atravessava a Cooperativa com eventuais subversões políticas. Porém, o que os próprios relatórios indicavam era que fatores externos, como o histórico processo inflacionário eram, entre outros, um dos aspectos determinantes dos déficits observados. Dentre os aspectos internos, eram relatados aqueles relacionados à falta de planejamento dos empreendimentos que se expandiam muito além das previsões orçamentárias, sendo necessário recorrer a empréstimos bancários para suprir as necessidades mais imediatas. Desatacavam também o que seria uma praxe de comportamento “paternalista” em relação aos devedores que extrapolavam as suas possibilidades de gastos e que nem por isso buscavam resgatar as dívidas, onerando, dessa forma, o sistema que necessitava fundamentalmente de recursos para a manutenção do fluxo operacional. Por outro lado, o crescimento considerado “desmesurado” pelos relatores, poderia ser interpretado como um afã das administrações anteriores a 1964 em crescer em espaços e iniciativas de cunho social lastreados mais no *capital social* do que no capital tradicional.

Observa-se também que o Estado, mediante seu interlocutor, compreendia e valorizava a Cooperativa na “condição de mantenedora da tranqüilidade social no meio ferroviário gaúcho”.¹⁷⁹ Portanto, o discurso deixa transparecer que, na visão dos articuladores da revolução, a estratégia para reprimir as manifestações políticas consideradas subversivas, passam pelo controle da instância mantenedora não só de bens materiais e de subsistência como também de bens intelectuais, educacionais e assistenciais que caracterizavam o perfil do ideário extrapolador da cooperativa.

Por sua vez, a revista REFESA de julho-agosto de 1972, em artigo retrospectivo, descrevia aqueles momentos de forma divergente;

“Como não poderia deixar de ser, haverá sempre um **antes e um depois:** **Antes** de 1964 os ferroviários sofreram pressões de toda sorte, oriunda de órgãos de classe que tudo faziam para vincular o pessoal das estradas a movimentos político-ideológicos, através de lideranças inautênticas, embora atuantes...

Depois de março de 1964, a RFFSA iniciou um processo de renovação dos seus órgãos de comunicação, usando o diálogo franco e direto com o pessoal.”¹⁸⁰

¹⁷⁹ Relatório de 1965. CCEVFRGS, 1966, p.8.

¹⁸⁰ Revista REFESA, jul. ago. 1972, p. 34.

No imaginário do Estado, de exceção ressalte-se, na sua estrutura de sustentação, um dos pilares era o controle direto e localizado dos movimentos da sociedade até então auto-organizada. Ao se considerar que tais organizações tinham caráter exclusivamente assistencialista e recreativa, as posições políticas inerentes a qualquer manifestação social eram interpretadas, na medida em que lutavam por direitos e melhorias trabalhistas, como potencial de risco à pretendida estabilidade social, tendo em vista o potencial uso político-ideológico. Mais uma vez as intervenções extrapolavam a dimensão espacial do Estado expressa, no caso em análise, na infra-estrutura dos transportes ferroviários, para cingir o espaço construído pelo capital social cuja expressão maior é o conjunto arquitetônico gerado pela Cooperativa e suas repercussões no processo de urbanização de Santa Maria. Diante disso, o imaginário do Estado então, comporta a ausência ou a negação da alteridade mesmo que o “outro” tenha dimensão infinitamente menor e vai expressar-se na sua ação governamental, no caso em estudo, por meio da destruição de espaços, seja pela alteração de funções, sua completa extinção, seja pela construção de espaços neutros conforme definido por Lefèbvre. Ações essas implementadas ao mesmo tempo em que os discursos oficiais denotavam o contrário como se pode observar em publicações da época.

Uma dessas publicações mensais, do Departamento de Relações Públicas da RFFSA de novembro-dezembro de 1971, registrava em seu editorial intitulado “As novas esperanças”, que o então ministro dos transportes Mário Andreazza, referindo-se ao então orçamento plurianual para 1972, considerava a “recuperação gradativa da RFFSA como a mais significativa realização administrativa do movimento militar de março de 1964.”¹⁸¹ Segue o editorial afirmando que “É algo extraordinário, quando se lembra que na quase-totalidade dos demais países, os trens, por uma série de motivos, distorções e vícios de origem política, operam com prejuízo.”

Dois anos mais tarde, o discurso otimista continua: “O Brasil assiste hoje ao ressurgimento das estradas de ferro. O fenômeno é mundial, vencidas as resistências no setor ferroviário, ao desenvolvimento tecnológico derrubador de rotinas.”¹⁸² Assim apresentados, os discursos deixam transparecer que existiria um “fenômeno” de ressurgimento das estradas de ferro e que o Brasil não estava fora desse processo, muito embora a crítica aos modelos da “quase- totalidade dos demais países”. Também deixa claro que *todas* as rotinas seriam nefastas e que a tecnologia teria a “virtude” de eliminá-las. Diante dessas afirmações e dos indicadores de redução do transporte de passageiros e

¹⁸¹ Revista REFESA, nov. dez. 1971, p. 3.

¹⁸² Revista REFESA, maio-junho, 1973, p.3.

da extensão da malha ferroviária, deduz-se que, entre tais “rotinas”, estava o atendimento às populações localizadas ao longo das vias férreas e a tentativa de auto-sustentabilidade representada pelo cooperativismo ferroviário, pois como se constata, as determinações foram no sentido da desestruturação do espaço social decorrentes do cultivo das relações trabalhistas. A análise dos mapas da involução da abrangência da malha ferroviária, deixa claro que as dezenas de lugares que o transporte ferroviário alcançava atendendo principalmente aspectos de integração social, deixaram de ser atendidos e, paulatinamente, foram se extinguido. Exemplo desse impacto é o relativo à educação. O relatório da Cooperativa de 1955, dá conta de que 82 comunidades, ao longo das vias férreas, eram atendidas por escolas – as escolas denominadas “Turmeiras”, pois atendiam os filhos das “Turmas” de ferroviários e também os filhos dos agricultores próximos a elas que naquele ano totalizavam 3.085 alunos. Somando-se a esse contingente, os alunos da Escola Artes e Ofícios (227 alunos) e alunos matriculados em 141 escolas particulares (3.267 alunos) cujas vagas também foram extintas, tem-se a dimensão aproximada das conseqüências da “racionalização econômica” imposta.

Por outro lado, algumas análises registravam iniciativas governamentais no que se refere à produtividade, como o do Eng^o Áttila do Amaral :

“É inegável que as autoridades responsáveis vem tomando providências para a recuperação do transporte ferroviário, alguns já em execução e outras em fase de estudos, visando a redução de despesas, aumento dos índices de produtividade, eliminação dos pontos de estrangulamento do tráfego, redução dos percursos, modernização do material fixo e rodante, melhoria dos traçados, adestramento do pessoal e outros objetivos.”¹⁸³

Porém, mais adiante, o mesmo autor chamava a atenção sobre o fato de que a infra-estrutura ferroviária não permitia prestar serviços que atendessem a demanda crescente da produção econômica regional, observando que:

“Vê-se, pois, que o vasto patrimônio constituído pela ferrovia em referência está a exigir medidas de alto alcance econômico para que possa suportar o desenvolvimento da agricultura, da pecuária e da indústria regional”¹⁸⁴

¹⁸³ Amaral, op. cit. p.21-22.

¹⁸⁴ Ibidem, p. 22.

Observa-se também que o impacto negativo da desestruturação do sistema de transporte que, historicamente, foi indutor de apropriação territorial, enfim, de produção de espaço social, mereceu o acompanhamento de diversos segmentos como comissões legislativas do Estado já referidas no capítulo 2 e também da imprensa que, por meio de seus editoriais e notícias, davam o relevo que a sociedade refletia mediante relatos publicados que, por si só, são eloqüentes do abandono a que foram submetidos os núcleos originados pela própria ferrovia ao longo do tempo.

“ O último apito de trem de passageiros soou, melancólico e fatal, às 21 h de 3 de fevereiro de 1996, na estação de Santana do Livramento, na fronteira. Ao sinalizar o fim de uma época, a estridente buzina a ar da locomotiva deixou órfãos os povoados que haviam se formado igual cogumelos ao longo das estradas de ferro. Os vilarejos sobreviveram, singelos como presépios, agrupados em torno das estações desertas”¹⁸⁵

O desfecho, então previsível, deu-se em 1999 e um dos títulos dado à notícia pela imprensa foi : “Ato sela o fim de uma era”.

“Um decreto assinado esta semana pelo presidente Fernando Henrique Cardoso marcou o fim de uma era do transporte brasileiro. Apenas seis artigos, publicados quarta-feira passada no Diário Oficial da União, fizeram quatro décadas de operação da Rede Ferroviária Federal AS (RFFSA) virarem história”¹⁸⁶

¹⁸⁵ Jornal Zero Hora, 8/4/2001. Porto Alegre, p. 32.

¹⁸⁶ Jornal Zero Hora, 12/12/1999. Porto Alegre, p. 62.



Fig. 53 – “Ao silenciar seus estridentes apitos, em 1996, os trens deixaram para trás povoados que se haviam formado ao longo das estradas de ferro. Fonte: Jornal Zero Hora, 12/12/1999, p.1.

Portanto, diante das manifestações oficiais e de análises especializadas elaboradas num mesmo período, constata-se a ocorrência de avaliações divergentes sobre as políticas em relação ao sistema de transporte ferroviário, e que o desenrolar dos fatos veio a dar razão às observações e críticas mais voltadas aos fatos econômicos e sociais na escalas locais. Diante disso, pode-se concluir que a administração federal não conseguiu desenvolver um sistema ferroviário voltado para um modelo exportador em consonância com um modelo integrador do espaço social, notadamente no Rio Grande do Sul onde se verificou um paulatino empobrecimento da chamada metade sul do Estado, que entre seus fatores causais, pode-se considerar o progressivo desmonte do sistema de transportes ferroviário.

4.2 O tempo revivido e o espaço reinventado

No tempo revivido, o espaço não existe na sua totalidade material e nem a dinâmica de suas funções, apenas no campo do imaginário em que assume caráter multidimensional. Se existia, à época do tempo vivido, correlação entre espaços e suas funções e imaginário, no tempo “presentificado”, observa-se apenas correlação entre as *existências* pessoais e o imaginário, pois no caso em questão, as atividades não mais ocorrem e os espaços existem apenas na sua geometria que lhes dá forma, mas não conteúdo. Nesse caso, as manifestações deixam transparecer que suas origens remontam a um instinto de sobrevivência que busca reagir às adversidades ambientais (inexistência dos espaços), funcionais (inoperância das atividades) e culturais (fechamento de escolas, clubes, associações, cooperativa...) e que estimula a memória e a imaginação a construir, a reparar, a completar lacunas, enfim, a manter a estrutura do imaginário no qual as pessoas possam se situar, ou se re-contextualizar num ambiente virtual em que encontram *espaço existencial* e motivações revigorantes.

Das formas de manifestação desse tempo, as imagens caracterizam-se mais como suportes das representações, porque imagens débeis, incompletas, pequenas notícias do que foi realmente o ambiente febril relatado, descrito pelas narrativas que dão “voz” e completam os ambientes como se nota no artigo do jornalista Carlos Reverbel (1912-1997). Em artigo publicado no jornal “A Razão” de Santa Maria (11 e 12/6/1988), ele exaltava a “civilização ferroviária” da qual Santa Maria foi centro e cuja característica ambientava sua atividade de repórter quase cinqüenta anos antes. Observa-se que o autor utilizou a palavra “civilização” para descrever a dimensão do significado que a atividade ferroviária tinha. Ou seja, a atividade ferroviária conteria caracteres da vida social, política, econômica e cultural próprias de um país ou de uma região conforme definição do termo. No plano simbólico do espaço, observa-se a extrapolação dos significados para além das fronteiras geográficas do território urbano que, então, não é suficiente para “conter” o imaginário do espaço ferroviário de tal forma que apenas a “representação” metafórica por meio da idéia de civilização poderia descrever a importância da ferrovia para o espaço social de Santa Maria. Destaca também o “processo de desumanização galopante” da estação que atingia também a Av. Rio Branco e suas atividades comerciais e de prestação de serviços que eram fundamentalmente dependentes da circulação dos usuários do transporte de passageiros da ferrovia. Nesse caso, a expressão denota o grau de transmutação do imaginário de um espaço construído que, num dado momento, ou desde sempre, passou a ter alma, espírito, enfim “humanidade” que, então, feneciam, junto com

o “corpo”, a matéria em aço, madeira e tijolo. Diante da impossibilidade de reavivar “antigas estampas”, socorre-se das palavras de Dom Ramóm del Valle-Inclán: “as coisas não são como as vemos, mas como as recordamos.”¹⁸⁷

Por sua vez, Cyro Martins, reconstruindo seu imaginário pelo “desencadeante de memórias” lembra, das viagens da fronteira rumo a Porto Alegre, que “No entroncamento de Cacequi já se dera um ensaio para o que seria o torvelinho de grande gare santa-mariense” e que a estação “a qualquer hora do dia ou da noite, fervilhava, (...)” e também registra na sua crônica de 9/4/1994 que, na sua última visita ao local, a estação estava “desoladoramente deserta” e que os “Velhos trilhos nostálgicos do rolar das rodas dormiam o sono dos trastes aposentados.”¹⁸⁸ Percebe-se, nessa descrição, que conforta, aos que vivenciaram aqueles tempos, revivê-los mediante a descrição dos espaços e objetos como elementos impregnados com energia latente. Assim, os espaços estão *apenas* “vazios” e os objetos *apenas* “dormem” e também sugerem a potencialidade de “acordar” dos fatos e coisas que poderiam “preencher” os lugares, mesmo que no imaginário, no qual essa potencialidade se apresenta como fator essencial às narrativas.

Dessa forma, as descrições daquele tempo dão notícia de que a cidade marcava seu tempo ao ritmo dos apitos das locomotivas e sons dos trens como rememora Cirilo Costa Beber:

“Nas chegadas e partidas de trens, Santa Maria era uma festa, tamanho o burburinho.(...) A cidade movimentava-se cedo em função das composições de passageiros que saíam da estação nas primeiras horas da manhã. Os viajantes tomavam apressadamente o café da manhã nos hotéis da Avenida Rio Branco em direção à estação. Era uma cidade que se movia no ritmo das composições de passageiros. Mas não era só o movimento dos passageiros que se dirigiam à estação e que ocupavam as vastas dependências da plataforma. Lá estavam também os moços e moças da sociedade, os curiosos, os que esperavam os amigos e parentes e os desocupados. Os alto-falantes despejavam músicas sertanejas e gaúchas, além de transmitirem os avisos de chegada e partida dos trens. Quando as composições de passageiros, naqueles saudosos tempos, chegavam à gare da estação, tracionadas por poderosas locomotivas, com suas chaminés lançando um turbilhão de fumaça e repicando seus sinos,

¹⁸⁷ Reverbel, C., *Cidade Ferroviária*. In: A Razão, 11 e 12/6/1988, p.1 *apud* Marchiori, J. N. C., Filho, V.N.(org) op. cit. p. 292.

¹⁸⁸ Martins, C., *Santa Maria da Boca do Monte*. In Zero Hora, Porto Alegre, 9/4/1994 *apud* Marchiori e Filho, op. cit. p. 294.

era uma correria infernal. O povo movimentava-se freneticamente na plataforma e os carregadores corriam de um lado para outro. Homens uniformizados procuravam angariar viajantes para seus hotéis, gritando Léon Hotel, Hamburgo Hotel, Farol Hotel, Hotel Itália, Roma Hotel, Ideal Hotel. Era ainda gente procurando os amigos e parentes que chegavam.”¹⁸⁹

Festa, ritmo, música, movimento, turbilhão, sinos, gritos, são palavras exemplares do cenário lembrado da época ferroviária cuja descrição carregada de imagens espaciais (estação, hotéis, gare, plataforma) agregam-se às imagens de movimento (chegadas, partidas, ritmo, correria, apressadamente) e aos “personagens” que dão vida a toda esta faina: os passageiros, os moços e moças, os curiosos, os desocupados, homens uniformizados (certamente propagandistas dos hotéis), enfim, o povo. Note-se que a descrição dos sons é recorrente e destacada qual uma trilha sonora: o burburinho, as músicas e avisos pelos alto-falantes, sinos repicando, gritos. Como se constata, não só os espaços com suas imagens excitavam o imaginário, mas também, os movimentos, os sons e, acima de tudo, a combinação desses elementos que nos relatos parecem sinopses ou roteiros cinematográficos.

Essa riqueza de imagens também encontramos na descrição de Antônio Isaia quando registra que

“até meados da década de 40 a vida de Santa Maria girava praticamente ao redor das grandes atividades ferroviárias que aqui se desenrolavam. As enormes oficinas, sempre envoltas em nuvens de fumaça a chegada e a partida dos trens de passageiros, a fervilhante estação, com seus ‘footings’ diários, os vagões de carga arrastados de um canto para o outro no pátio ferroviário, os apitos e os gemidos das locomotivas dentro da noite, clamando socorro para os acidentados ao longo das linhas, o vai-vem dos ferroviários que subiam e desciam a Avenida Rio Branco, as greves e passeatas pelo centro da cidade, toda aquela movimentação pesava realmente na vida dos santamarienses. Nossa cidade era nacionalmente conhecida por “Cidade Ferroviária”, título que a acompanhou por toda a primeira metade do século XX”.¹⁹⁰

¹⁸⁹ Beber, op.cit., p. 75.

¹⁹⁰ Isaia, A., *As estradas de ferro no Brasil Império, Rio Grande do Sul e em Santa Maria* (1983). In: Guia Geral – 1983. Santa Maria: Guimapa. p.42

Além das referências recorrentes à dinâmica ferroviária, Isaia agrega uma característica política ao ambiente da época: as greves e passeatas que percorriam a Av. Rio Branco e o centro da cidade, aspecto que dava mais uma nota “cosmopolita” na medida em que no mundo os movimentos sociais se organizavam em busca de melhores condições de trabalho.

Assim, o espaço em análise não permitia abstração pois fora construído paulatinamente com os movimentos sociais, dando-lhe a consistência de um espaço social formando o “caráter” do lugar e o sentido de lugar para sua população. Como identificar esses aspectos “existenciais” do espaço se não for por meio da justaposição de suas representações como as até aqui referidas? Por sua vez, a necessidade de “presentificação” traz embutida a ausência dos fatos e lugares, ou seja, o espaço abstrato resultante do desmonte do centro ferroviário. Portanto, a ausência dos fatos e lugares estimula ou faz ser necessário à vivência, ou à revivência, como se fosse a reconstrução de um espelho esfacelado no qual mesmo entre as falhas pudesse se ver, reencontrar-se com a sua própria história. Ainda nessa linha, o cronista Antônio Cândido Ribeiro elabora partindo de um olhar infantil de cuja perspectiva “tudo é grande”:

“E como tudo era grande: os trens, a estação...e os atrasos ? Duas, quatro, seis, oito horas de espera ! A viagem, arrastada: Cezar Pina, Caixa d’Água, Benedito Otoni, Canabarro, Boca do Monte...mas não havia cansaço, havia encantamento e, quando a noite chegava, as luzes, as fantásticas luzes dos vagões. E havia o túnel. Que coisa fascinante! E a estação de Santa Maria? Haveria alguma coisa maior? Seria possível reunir mais viajantes? Lembro que as minhas pernas pequenas se perdiam no meio da uma floresta de pernas adultas, mão firme, segura na mão da mãe. Mas os meus olhos, ah!, estes não se fartavam de olhar, tantas coisas havia para serem vistas e admiradas, tantas coisas que, magicamente, se renovavam a cada viagem.(...) os meus filhos e os meus netos (...), se um dia pretenderem viajar de trem, precisarão acumular suficientes dólares que os levem à Europa, ao Japão ou à América do Norte, porque no Brasil, somos assassinos de trens e – o que é quase tão grave quanto isso – das nossas próprias nostalgias.”¹⁹¹

¹⁹¹ Ribeiro A.C., *Nostalgia sobre trilhos* In: Genro, A.S. et al, *Da boca do Monte: crônicas*, Santa Maria: ASL/ Pallotti, 2000. p.54.

Aqui, encontramos o adulto olhando, pelo olhar da criança, o que foi o “encantamento” da experiência das viagens de trem. A criança que começa a perscrutar o mundo, parece extasiada com o movimento, a riqueza dos espaços e das máquinas. Nesse caso, como a experiência aconteceu na infância em que o entorno “parece” apresentar-se relativamente maior e mais fantasioso muito embora o pensamento racional indique o contrário, ou seja, que os espaços e objetos sempre tiveram as mesmas dimensões físicas. Assim, uma mesma pessoa pode ter sensações diferentes sobre um mesmo fato. O que as vai distinguir são as formas de percepção e cognição relativas a tempos e experiências distintas

Por outro lado, a forte correlação entre políticas de estado e o contexto cultural, em análise, notadamente no campo do imaginário, são evidenciadas em artigos que criticam decisões de planejamento fundamentadas em interesses exclusivamente da economia privada, como o de Diórges Konrad.

“ Santa Maria, com a privatização da RFFSA, perdeu parte da sua história construída no decorrer deste século. Lobos com pele de cordeiro só esperaram a hora das sombras para consolidar a destruição do patrimônio público em favor dos interesses privados de poucos. É triste ver a gare da antiga estação sem a presença da vida, apenas sendo observada pelas estrelas.”¹⁹²

Para muitos, como Konrad, a destruição do patrimônio público – a Rede Ferroviária, foi o resultado de um processo com ações calculadas de forma subreptícia por agentes que pareciam o que na verdade não eram. Subentende-se então, por meio da metáfora, a idéia de que havia o interesse, perpassando as instâncias legislativas e gestoras, pela diminuição do Estado e, em pensando assim, também faz pensar até que ponto os discursos ufanistas da grande maioria das administrações da RFFSA – pós 1964, como visto no capítulo anterior, não visavam a manter um pensamento acrítico em relação às reais condições do sistema ferroviário que veio a se tornar inoperante e, portanto, vulnerável às pressões da privatização? Assim, “a hora das sombras” teria sido maquinada pelo pensamento liberal que passava a idéia, para a sociedade, da incompetência da gestão pública, uma “incompetência atávica” – o imaginário insolúvel acerca da administração das coisas públicas e, diante desse “determinismo”, só restaria conceder ao setor privado as

¹⁹² Konrad, D., *A viação férrea e os lobos da província*. In: *Jornal Fora de Pauta/CCS/UFMS*, 1998. p.2.

linhas férreas com potencial lucrativo e as oficinas para manutenção e deixar as estações abandonadas, “ observadas pelas estrelas.”

As entrevistas

As entrevistas indicam que, de forma geral, cada entrevistado trazia, em si, seu universo, sua percepção, sua vocação em apresentar certos fatos, situações – muito associada à sua personalidade. Porém são universos que, nas suas diferenças, se complementam e nas suas semelhanças, interagem, multiplicam-se. Nesse sentido, o imaginário coletivo apresenta-se maior do que a soma das partes. Esse universo intangível, imensurável parece ser a idealização das existências no caso em estudo.

As recorrências permitem destacar algumas palavras e expressões-chave definidoras das forças estruturadoras do universo imaginário, sim, porque esse universo não comporta o caos, porque, mesmo na sua imprevisibilidade e circunstância temporal, a despeito das transformações espaciais, se configura como um sistema de forças com variáveis e constantes históricas, culturais e ambientais.

Foram entrevistadas pessoas ligadas à Associação dos Aposentados e Pensionistas da Viação Férrea do RS; Associação dos Aposentados da RFFSA; Associação dos aposentados Ferroviários do IPE; Sindicato dos Ferroviários; Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do RS; Alunos da 3ª série do 2º grau do Colégio Estadual Manoel Ribas; Alunos da 3ª série do 2º grau do Colégio Estadual Maria Rocha; Moradores do Bairro Itararé e pessoas escolhidas aleatoriamente. (ver modelo da entrevista em anexo). A seguir, estão relacionadas as perguntas e comentários sobre as respostas.

1) Na sua opinião que importância o transporte ferroviário teve ou tem para Santa Maria? Por quê ?

O grupo de jovens com idade média de 17 anos pode ser dividido em dois: um grupo que, na sua maioria, compreende que o transporte ferroviário teve importância e que atualmente não é determinante para Santa Maria, e um grupo que na sua maioria não sabe se foi ou é importante, e essa extratificação está fortemente relacionada ao fator locacional.

O grupo que, na sua maioria, demonstrou conhecimento e valorização sobre a viação férrea estuda no colégio Estadual Manoel Ribas, antiga Escola Santa Terezinha que como já foi referido, tratava-se da escola feminina implantada pela Cooperativa dos Ferroviários e faz parte da *mancha ferroviária*. Apenas um, entre os 28 consultados, não respondeu a esta questão. Os jovens do primeiro grupo, justificaram a importância da ferrovia principalmente pelo “transporte de mercadorias”, e de “pessoas” além da geração de “emprego”, “desenvolvimento em geral”, “importância econômica”, na criação de

“grande centro comercial” e por ter sido a causa de “Santa Maria ser o que é hoje” nessa ordem, entre outras citações. Como se observa, a maioria desse grupo entende que a importância reside no fato econômico gerado pelos transportes ferroviários.

Por outro lado, o grupo que demonstrou desconhecimento e pouca valorização, são alunos de um colégio também tradicional da cidade, mas que se localiza longe da *mancha ferroviária* e não possui vínculos históricos com a Viação Férrea. Portanto, pode-se concluir que a proximidade espacial e histórica com o ambiente ferroviário foram fatores determinantes na valorização da importância referida na questão e que as repercussões no tempo e no espaço, findas as funções comerciais e sociais do ambiente ferroviário, pouco ultrapassam os limites físicos da *mancha*. Por outro lado, aqueles que responderam afirmativamente citaram como importante o “desenvolvimento em geral” como consequência das atividades ferroviárias.

Pessoas jovens, escolhidas aleatoriamente também demonstraram pouco conhecimento para responder a essa questão, predominando então a resposta “não sabe”.

Para o grupo de pessoas com idade superior a trinta anos, a importância do transporte ferroviário é mais clara e suas consequências na produção do espaço social de Santa Maria e que expressariam “na grande importância para o desenvolvimento da cidade”. Nesse grupo, aquelas pessoas com idade superior a 50 anos, discorrem facilmente acerca dessa questão com enorme riqueza de detalhes como por exemplo, sobre a movimentação dos hotéis e das lojas enquanto resultante da “civilização ferroviária”. Entre aqueles que foram ou ainda são funcionários da Rede Ferroviária, além da manifesta importância pessoal, as adjetivações sobre o centro ferroviário são eloquentes como .

Nessa questão, guardadas as proporções relativas às diferentes experiências de contemporaneidade, os jovens que vivenciam hoje “espaços ferroviários” têm uma noção relativa da importância, equivalente à daquelas pessoas mais velhas. Por outro lado, comparando-se o grupo de jovens que vivenciam espaços distantes não têm o mesmo conceito daqueles mais velhos que também não vivenciaram o espaço em questão, mas sim o mesmo “tempo ferroviário”. As respostas confirmam a indissociabilidade entre espaço urbano, memória e imaginário.

2) Quais os lugares relacionados com o transporte ferroviário de que o sr.(a) tem conhecimento ?

Os lugares mais citados foram o Colégio Manoel Ribas, a Casa de Saúde, a Cooperativa e a vila Belga, principalmente por aqueles que têm rotina na área em estudo,

ao passo que o grupo com rotinas que acontecem longe, dos 30 consultados, 21 não responderam nada e aqueles que responderam citaram a Vila Belga. No grupo das pessoas com idade superior, foram inúmeras as respostas, sendo bastante específicas em relação aos locais internos como o “pátio” de manobras até as associações esportivas como o Rio-Grandense Futebol Clube. Observa-se então que a “idéia de lugar” que a “cultura” ferroviária” poderia produzir ao longo do tempo, não está presente na compreensão daqueles grupos mais jovens sobre a produção do espaço social de Santa Maria.

3) Quais destes lugares, segundo seu conhecimento ainda existem, deixaram de existir, trocaram de atividade ou estão sem atividade?

Indo mais a fundo nessa medição do grau de percepção e conhecimento acerca dos lugares analisados, tal questão só veio a ratificar as questões anteriores nas quais se destaca, naqueles grupos que mais demonstraram conhecimento, citações de lugares como a Casa de Saúde que continua precariamente em atividade, o Colégio Estadual Manoel Ribas, reformado no fim dos anos 90, a Vila Belga com a mesma função habitacional, mas sem vínculo com a RFFSA; a Cooperativa apenas com a parte administrativa; o Colégio Hugo Taylor, hoje de propriedade particular e com outros usos e a Gare, semidestruída e sem uso. As pessoas que têm ou tiveram ligação direta com tais lugares demonstraram pleno conhecimento das alterações ocorridas mesmo aquelas que há muito tempo estão afastadas.

4) Na sua opinião que importância tinham ou têm estes lugares para a cidade de Santa Maria?

Os lugares mais citados foram a Casa de Saúde seguido pelo Colégio Manoel Ribas, a Cooperativa e a Vila Belga, nessa ordem.

5) Na sua opinião que importância tinham ou têm estes lugares para a memória de Santa Maria ?

Nessa questão se repetem, de certa forma, as respostas da pergunta n. 6, indicando que os lugares além da importância precípua, continham carga cultural que permitiam considerá-los e valorizá-los em outros planos sensoriais.

6) Pessoalmente, que importância tinham ou têm estes lugares para o sr.(a)?

As respostas, dentro da mesma linha das questões 4 e 5, indicam que, no imaginário do espaço social de Santa Maria, em que se insere, de forma dramática, a função ferroviária, as “importâncias” são correlatas, ou seja: a importância pessoal dos lugares para os consultados indica ter a mesma dimensão no que refere à importância para a cidade em geral e à cultura da memória urbana.

7) Na sua opinião, as atividades ferroviárias contribuíram de que forma no desenvolvimento de Santa Maria?

Foram citadas principalmente as seguintes formas de contribuição: “economicamente”, “transporte e cargas”, “empregos”, “cultura”, “rede hoteleira”, “educação”.

8) Na sua opinião, qual foi a causa da desativação das atividades ferroviárias ?

“O transporte rodoviário”, “o abandono”, “problemas financeiros” e a “privatização” foram as causas mais citadas. Tais respostas coincidem com a realidade descrita nos relatórios das comissões independentes e da Cooperativa e, por outro lado, contradizem os relatórios oficiais da RFFSA conforme observado no capítulo 2.

9) Na sua opinião, o que Santa Maria perdeu com a desativação de atividades ferroviárias?

As respostas mais frequentes para essa questão foram: “Uma grande parte de sua história”, “cultura”, “trabalho”, “transporte mais barato”, o “turismo” e o “o patrimônio”. Essas respostas confirmam a consciência da maioria das pessoas consultadas, dos fatos e suas inter-relações com a produção e desestruturação do espaço social de Santa Maria no âmbito da contribuição da função ferroviária. Essas respostas vêm a confirmar constatação anterior, de que apenas os grupos de pessoas jovens, cujas vivências estão mais vinculadas a espaços distantes da mancha ferroviária, não têm a compreensão da influência da ferrovia na conformação do espaço social onde hoje atuam.

Analisando as respostas de maneira geral, constata-se que para a jovem geração santa-mariense consultada, cujo espaço de vivência localiza-se distante não só no tempo como no espaço da área de influência imediata das atividades ferroviárias, a existência ou não dos espaços dessas atividades não faria diferença nenhuma aparentemente por falta das referências que a memória urbana perdeu com o passar dos anos. Apenas o grupo de jovens que utiliza espaços ferroviários remanescentes, como no caso a Escola Estadual Manoel Ribas, antigo espaço educacional da Cooperativa, demonstraram compreensão dos reais valores e significados da ferrovia no espaço social de Santa Maria, evidenciando a potencialidade evocativa inerente ao espaço produzido.

Por outro lado, as entrevistas com pessoas que possuíam ou ainda possuem vínculos diretos com as atividades ferroviárias, ou seja, ferroviários aposentados ou em exercício, sindicalistas, presidentes de associações ferroviárias, demonstraram aspectos recorrentes e, portanto, de consenso quanto aos seus olhares e sensações sobre as questões ferroviárias. Entre estes aspectos se destacam aqueles *de ordem econômica, de desenvolvimento e de decisão e aspectos de ordem existencial*. Dentre os pontos de ordem econômica, de desenvolvimento e de decisão, poder-se-ia sintetizar em quatro, quais sejam: *a importância econômica do transporte ferroviário para o destaque de Santa Maria no cenário regional e até nacional; os impactos positivos com o desenvolvimento da ferrovia; os impactos negativos da desestruturação da ferrovia na comunidade e a incompreensão das decisões que resultaram no desmonte do sistema de transportes ferroviário*.

Já dentre os pontos de ordem existencial, identifica-se nas manifestações, que estes aspectos, têm importância não só pessoal como também coletiva e caracterizam-se principalmente por sentimentos de perda e, secundariamente, de orgulho pela oportunidade das experiências. Pode-se identificar nos relatos as seguintes perdas: *a perda do sentido de lugar; a perda do sentido de co-responsabilidade; a perda do sentido de associativismo; a perda do sentido de grupo; a perda das possibilidades de sociabilidade*.

A perda do sentido de lugar

Notadamente nas atividades ferroviárias, percebeu-se que os fatos ocorrem em lugares que, por sua vez, estimularam outros fatos e assim sucessivamente como numa espiral ascendente em que a todo momento eram referenciados marcos eventuais e espaciais. Como referido anteriormente, *os lugares dos fatos* relacionados com atividades

ferroviárias foram paulatinamente desativados, quando não destruídos e, junto com eles, os elos das vivências individuais e coletivas.

Para essa análise recupera-se o referido no Capítulo 1, item 1.2.3, de que o elo efetivo que une indivíduos a um lugar, definido é *topofilia*, parte de um sentimento vivencial predeterminado pela cultura e experiências pessoais, com base nas percepções, atitudes e valores que indivíduos têm em relação ao espaço físico. Também que a identidade de uma área, sua diferenciação física de outra, sua “personalidade” e “individualidade”, significado prático ou emocional, afetam a formação de sentido de lugar (Tuan, 1980). E, agregando-se as observações que consideram o *sentido de lugar* como a qualidade relativa à qualidade físico-ambiental dos espaços urbanos, que é gerado por meio da sobreposição de três instâncias: atividades ou usos, atributos físicos e concepções de imagens (Canter, 1980), tem-se elementos teóricos referenciais para o reatamento das informações da pesquisa. Assim, relacionar-se a si próprio com o que nos rodeia é um hábito instintivo do corpo humano, não sendo possível ignorar tal sentido posicional (Cullen, 1961). Portanto, observa-se que a população busca perceber lugares familiares em seu ambiente construído que estejam carregados de memórias significativas e que possam gerar-lhes estabilidade psíquica e social (Del Rio, 1990). No caso em análise, constata-se mediante as manifestações e das diversas formas de representação, que a necessidade de se referenciar no tempo e no espaço, fez com que a comunidade buscasse “reconstruir” esses elos por meio da abstração, do imaginário, da “construção do real” como se percebe nas narrativas, na literatura e na imprensa.

A perda do sentido de co-responsabilidade

Essa co-responsabilidade pode ser identificada mediante dois aspectos: um relativo a um sentimento de “propriedade” em relação aos espaços e objetos da ferrovia, e outro no sentido da participação intelectual ou, mais precisamente, da capacidade de resolver problemas técnicos. O primeiro caso pode-se constatar nas ações de manutenção e preservação de tudo o que era e é relativo à ferrovia e nas manifestações emocionadas, registradas até pela imprensa, diante do abandono e destruição dos *lugares* de vivência. Outra demonstração desse sentimento está no fato de que, mesmo depois de aposentados, muitos ferroviários, à suas custas, ainda buscam manter e preservar símbolos da era ferroviária como uma pequena locomotiva, uma das primeiras, exposta numa avenida. No segundo caso, pode-se encontrar inúmeros relatos de situações ou problemas de trabalho em que o funcionário consegue encontrar uma solução para a surpresa de todos,

principalmente dos superiores que normalmente tinham formação em engenharia, considerados, subliminarmente, “teóricos” sem a prática fundamental do fazer. Nesse caso, os relatos referem-se mais à necessidade de resolver problemas de falta de materiais e peças de reposição, quando então a “engenhosidade”, principalmente daqueles que cursaram a Escola de Artes e Ofícios, aflorava, o que para muitos, ainda hoje, traz um sentimento de orgulho.

A perda do sentido de associativismo

As associações congregavam mais de quatro mil pessoas. Os ferroviários organizavam-se em diversas associações relacionadas aos setores existentes: Associações dos Maquinistas, dos Foguistas, dos Artífices, do Pessoal de Tráfego, da União dos Trabalhadores de Linha e a Sociedade Assistencial de Máquinas. Quando algum movimento assumia dimensão estadual, a União dos Ferroviários Gaúchos passava a ter um caráter de sindicato unificado.¹⁹³ Resistem ao tempo o Sindicato dos Ferroviários da RFSA, Associação dos Ferroviários Cedidos da Viação Férrea do RS, Associação dos Ferroviários Celetistas, Associação dos Aposentados da Rede Ferroviária Federal S.A.

A perda do sentido de sociabilidade

A perda das possibilidades de interações sociais entre usuários e trabalhadores da ferrovia é um aspecto específico da sociabilidade. Relatos sobre situações de ajuda mútua entre os trabalhadores e usuários e moradores ao longo da linha férrea, demonstram que as atividades ferroviárias de transporte por sua característica de integração, aproximação espacial entre as comunidades, também se apresentava como um meio, um ambiente, mesmo que dinâmico, propício às relações sociais. Ao longo das inúmeras paradas, agricultores não-raro presenteavam os trabalhadores com produtos das lavouras e socorros eram prestados com o uso dos meios de comunicação das linhas. Num outro âmbito, clubes de futebol como o Rio-Grandense e o Guarani, agregavam comunidades pelo esporte, bem como outras agremiações espalhadas pela cidade que estimulavam os encontros sociais (Clube do Telegrafista, Clube 21 de abril, Clube 13 de maio.). Os relatos confirmam que a desestruturação funcional e espacial dos equipamentos construídos a partir do advento do centro ferroviário, de certa forma, desqualificaram as relações sociais

¹⁹³ Fora de Pauta. Santa Maria, junho/1998, p.4.

que se constituiu num patrimônio formado ao longo do tempo e que se caracterizou como uma parcela do *capital social* que mais recentemente a comunidade começa a avaliar sua real importância no sistema de forças que estrutura o espaço social de Santa Maria.

Desse conjunto de manifestações acerca do tema, conclui-se que não importando o grau de complexidade, o que se observa, porém, é que muito embora o imaginário coletivo comporte a idéia do caos, as configurações espaciais e, evidentemente, as relações sociais, culturais e econômicas decorrentes, minimamente guardam certos padrões inerentes às características contextuais de uma dada sociedade. No caso em questão, a estruturação do espaço urbano propiciou a experiência real versus material, e a desestruturação a experiência real versus virtual. A primeira experiência é associada às imagens e outras sensações ambientais (odor, sons, volumes, texturas e cores) e a segunda experiência está associada ao imaginário, mas nem por isso menos real. A importância das duas experiências equivalem-se. A primeira pelo testemunho, pela cumplicidade na consecução da ação transformadora da realidade e pela observação das suas conseqüências e a segunda, pela vivência da reelaboração de uma realidade passada. Nesse campo, o espaço é a tônica, a essência, a vertente, o nascedouro. Alterar os espaços significa alterar o imaginário. Suprimir os espaços significa fortalecer a dimensão mitológica do imaginário, porque a referência factual não é mais possível. Esta se resume à referências iconográficas ou narrativas (textual ou oral). Resultado da riqueza natural dos modos de interpretação e percepção da realidade por parte do homem, o imaginário constrói-se continuamente, enriquece-se continuamente. Portanto, o imaginário, notadamente o imaginário urbano, é cambiante, é cumulativo e seus registros caracterizam-se pelas circunstâncias (tempo, meio/médium, autoria.).

As entrevistas e relatos, reunidos por esta pesquisa, indicaram isso: cada entrevistado trazia, em si, seu universo, sua percepção, sua vocação em apresentar certos fatos e situações de forma muito associada à sua personalidade. Porém, são universos que, nas suas diferenças se complementam e nas suas semelhanças, interagem e se multiplicam. Nesse sentido, o imaginário coletivo apresenta-se maior do que a soma das partes. Esse universo intangível, imensurável parece ser a idealização existencial da maior parte das pessoas consultadas no caso em estudo. Nesse sentido, os relatos correspondentes a períodos infantis apresentam-se mais ricos e grandiosos certamente pela grande capacidade de imaginação que é peculiar às crianças. Por outro lado, os períodos de maturidade são carregados de nostalgias e sentimentos de perda mas nem por isso destituídos de valores existenciais, podendo-se concluir que a riqueza do imaginário além de estar associada às

características do ambiente e do indivíduo, tem também, no tempo, fator estimulante e espessante como camadas de veladura em uma pintura.

Manifestações gerais ou detalhadas, ou mesmo palavras recorrentes, permitem identificar contornos de um imaginário coletivo. Tais recorrências permitem destacar algumas palavras e expressões-chave definidoras das forças estruturadoras do universo imaginário, sim, porque esse universo mesmo na sua imprevisibilidade e circunstância temporal, a despeito das transformações espaciais, configura-se como um sistema de forças com variáveis e constantes históricas, culturais e ambientais. Nesse sentido, evidenciaram-se expressões como, por exemplo, "civilização ferroviária".

Para a história de Santa Maria, as cargas simbólicas e significativas inerentes às formas espaciais são determinadas pelos momentos de ebulição ferroviária. Os marcos referenciais simbólicos do imaginário social de Santa Maria estão associados principalmente ao *eixo* ferroviário, ao *leito* da via férrea e à *mancha* ferroviária. O eixo transparece então como diretriz, como a metáfora do caminho da modernidade, do progresso, do movimento atávico do ser humano para o futuro em que a cidade de Santa Maria, no concerto regional, era o elo indispensável, qual uma *rotunda*¹⁹⁴ de onde partiam todos os trens, o marco zero de todas as quilometragens. Sim, porque até hoje existem lugares referenciados às quilometragens, como por exemplo, "o Km 1", "o Km 2", "o Km 3" tanto para um lado quanto para outro do "Km 0" correspondente à Estação, e que se tornaram pontos de orientação geográfica na "imagem" da cidade. Por sua vez, o *leito* da via férrea ou dos trilhos definido pelo *eixo* leste-oeste, foi o principal lugar do "engendramento" e desenvolvimento da cidade. Como se percebe, no imaginário, principalmente dos ferroviários, tudo parecia nascer nesse lugar, o lugar que emprestava sentido às coisas. Já a *mancha ferroviária*, expressão mais presente na visão técnica dos planejadores urbanos e patrimonialistas, denota a idéia de homogeneidade territorial, relações indissociáveis entre funções e signos como uma identidade difusa configurando, como que por "osmose" um espaço orgânico com identidade e caráter próprios da cultura local. Nessas palavras e expressões correntes no imaginário local, observa-se a metáfora existencial de uma sociedade que precisa do elo ao *locus*, o sentido do lugar confirmando as reflexões de Lynch ao observar que o ambiente físico estabiliza o comportamento social não simplesmente por condicionar ações, mas também por simbolizar ações, eventos e sentimentos passados.¹⁹⁵

¹⁹⁴ Depósito de locomotivas dotados de equipamentos denominados de placas giratórias para possibilitar o movimento das máquinas em seu próprio eixo e de vias radiais.

¹⁹⁵ Lynch, op. cit., p.124.

O próprio fato do desenvolvimento de soluções tecnológicas nas oficinas locais - não raro melhores que as originais, são representativas de uma vontade de não só se apropriar do *know-how* importado como também reelaborá-lo para ter o domínio sobre os processos. Muito embora desde suas origens, o desenvolvimento da ferrovia em Santa Maria tenha ocorrido em razão de empreendimentos e tecnologias estrangeiras como empresas belga, e americanas que tinham concessões para a exploração dos transportes, e mais recentemente, de máquinas e trens de origem espanhola e húngara, constata-se que o imaginário das comunidades envolvidas não comporta uma posição de subserviência não só em relação à tecnologia como também em relação as administrações como demonstram os diversos movimentos paredistas ao longo de sua história. O imaginário, nesse caso então, tem raízes no sentimento nacionalista ou mais especificamente regionalista, numa vocação pela auto-sustentabilidade, no orgulho pessoal e auto-estima e na convicção de que desenvolvimento pessoal ou coletivo passa necessariamente por *círculos virtuosos*.

A idéia de movimento implícita ao *modus operandi* da ferrovia permeia o imaginário daquelas pessoas ou grupos que, de forma direta ou indireta, se relacionavam ou se relacionam com as atividades ferroviárias. Para os passageiros era um espetáculo cinematográfico que começava nas estações – *a sala de espera* com seus inúmeros personagens, sons, odores e fumaças e prolongava-se pelas inúmeras janelas dos vagões que se transformavam em *frames* de uma aventura. Para os trabalhadores que viajavam constantemente seja como maquinista, seja como chefes de trem ou fiscais a emoção das narrativas faz supor um caráter de contínuo redescobrimento das paragens. Ou seja, mesmo tendo percorrido diversas vezes um percurso, cada viagem guardava surpresas e emoções diferentes numa curva, numa estação ou mesmo nos contatos sociais que só o *timing* da viagem de trem propiciava. Mesmo a rigidez dos caminhos de ferro não trazia monotonia, permitiam isso sim, um contínuo desbravar da mesma terra, da mesma paisagem. As paisagens, então, vistas em circunstâncias diferentes passavam a ser diferentes. Assim, a paisagem de um dia não era a mesma do dia anterior, mas, sim, somava-se, entrelaçava-se, elaborando então o imaginário de cada um a cada experiência sensorial.

5. Considerações finais

As análises demonstraram que as alterações funcionais impostas direta ou indiretamente no sistema ferroviário de transportes tiveram conseqüências determinantes na desqualificação do espaço social de Santa Maria. A desestruturação do complexo, a falta de investimentos e de políticas saneadoras dos déficits operacionais na escala do sistema nacional são provas de políticas de desenvolvimento equivocadas, haja vista o desequilíbrio modal resultante dos transportes, o que, como foi demonstrado nos relatórios pesquisados, guarda relação direta com desequilíbrios sociais e, valendo-se da premissa de que as instâncias governamentais do Estado tinham ciência da lógica das correlações entre equilíbrio modal e equilíbrio social, o que é permitido concluir é que as componentes políticas e econômicas nos processos decisórios foram mais determinantes do que as componentes das forças dos grupos sociais mais ligados às forças do trabalho e à melhoria da qualificação dos núcleos populacionais vinculados às atividades de transporte ferroviário.

No caso de Santa Maria, não só os vínculos externos comerciais, industriais, administrativos e culturais se perderam, pois se observa, por meio processo de urbanização, dos registros e dos relatos, que tão ou mais importante que a desqualificação das relações externas, a desqualificação dos vínculos sociais internos, das referências comunitárias locais, foram mais impactantes e ainda repercutem no *modus operandi* dos agentes sociais da comunidade. Isso fica evidente, quando se constata diferenças entre as estruturas do imaginário daqueles que vivenciaram a dinâmica ferroviária e aqueles que apenas têm notícias esparsas daquele tempo. Os primeiros ainda hoje reconstróem mediante a descrição de imagens, ruídos, odores, casos interpessoais, ambientes institucionais, paisagens urbanas, um imaginário estruturado em fortes correlações entre função, espaço e interação social. Por outro lado, aqueles grupos que não tiveram a experiência factual ou circunstancial não demonstram, nas suas manifestações, uma estrutura clara do espaço social no qual interagem. Não parece existir, nesses grupos, a idéia do coletivo, do comunitário, muito embora habitem o mesmo espaço numa mesma circunstância histórica. Uma das conseqüências perceptíveis desse caráter é o que poderia denominar-se de *cultura do individualismo* que é estimulada pelos meios de produção e pela mídia que encontram um terreno fértil nesses ambientes de desestruturação cultural.

Em contraponto, observa-se que o imaginário do ambiente ferroviário não contém a idéia individualismo. Pelo contrário, parece impossível, após o conhecimento das relações intrínsecas do *métier* e suas circunstâncias espaciais e temporais, imaginar e explicar a vida ferroviária sem as idéias de articulação de esforços, de organização e de interdependência entre suas diversas funções. Isso se manifesta mais ainda nas atividades complementares de educação, saúde e busca de auto-sustentação das famílias por intermédio da Cooperativa e sua estrutura assistencial e hospitalar, fábricas, lojas e mercados além das associações setoriais como clubes sociais e esportivos.

Esse estudo demonstra também que a estruturação cultural que permitiu a riqueza do imaginário coletivo de uma comunidade, como se viu, teve sua origem na implantação de um sistema de transportes— o ferroviário, com toda a carga simbólica que lhe é peculiar. Constata-se então, que as particularidades das atividades ferroviárias estimulavam a criação de círculos virtuosos que têm como um dos aspectos principais o contínuo desenvolvimento de características e processos de valorização e crescimento comunitário com conseqüente melhoria da qualidade de vida. Os relatos e experiências indicam que o *moto* desses círculos virtuosos era fruto dos imaginários individuais que, por afinidade, caracterizavam-se em um conjunto: um imaginário coletivo. O potencial do imaginário no ambiente do transporte ferroviário, que pode ser avaliado pelos relatos,

residia em alguns aspectos como a idéia de modernidade, espírito de desbravamento e a idéia do associativismo como forma de auto-sustentabilidade.

Tais constatações, como se vê, são indicadoras de que aspectos contextuais da dinâmica espacial e social podem ser reconhecidos como característicos de um espaço social, por mais complexo e dinâmico que possa ser, o que vai dar aos seus ocupantes uma maior ou menor “densidade” de sentido de lugar. Por sua vez, a necessidade de socialização inerente à condição humana, vai configurar “territórios” não apenas espaciais como também abstratos onde diferentes grupos vão interagir segundo seus interesses particulares. Portanto, dependendo do grau de complexidade dos aglomerados urbanos, pode-se identificar “cidades” dentro de cidades não só perceptíveis fisicamente por meio de limites geográficos, dos sistemas viários, dos usos, ou das tipologias arquitetônicas, como também mentalmente mediante símbolos, valores, crenças, culturas, memória que, em maior ou menor grau, se justapõem ou se interpenetram configurando assim o imaginário social. Assim, ocorre que, em Santa Maria, às vezes, a “mancha ferroviária” se sobrepõe ou se oblitera ao “coração do Estado” (a cidade é o centro geográfico do Estado), soma-se ou subtrai-se às cidades “cultura” e “universitária” (a cidade abriga diversos estabelecimentos de ensino entre eles a maior universidade do interior do País), protege-se ou expõe-se com o “centro militar” (a cidade abriga um dos maiores contingentes militares do exército e da aeronáutica) sempre relativizada aos meandros do “tecido” urbano que, por sua vez, é formado por “retalhos” das experiências individuais e coletivas, de “guetos” conquistados em lutas urbanas. Dessa maneira, os espaços se descrevem, circunscrevem-se, tangenciam-se, interpenetram-se e podem ser prosaicos ou poéticos dependendo da forma como são interpretados e representados.

Confirmando as premissas teóricas, independente das evoluções tecnológicas e das formas de organização do espaço que delas decorrem e não importando o estágio que venham a atingir, alguns aspectos estão mais presentes ou são mais determinantes do que outros e situam-se nas origens dos processos como, as características dos agentes produtores do espaço e também as peculiaridades físicas do ambiente geográfico onde ocorre a cidade. Nos agentes que têm o poder de interferir na produção do espaço, é possível identificar tendências ideológicas, políticas e religiosas, entre outras e, por sua vez, o espaço geográfico contém constantes relativas à sua ambiência como a topografia, hidrografia, temperatura, além de outros aspectos que vão caracterizar o sítio como o palco e o cenário das ações sociais. Dessas considerações, depreende-se ser possível identificar elementos definidores das inter-relações institucionais sejam elas políticas, administrativas

e religiosas, entre outras, as quais relacionando-se com o espaço vão consolidar o caráter de um lugar.

Como se vê, todos os elementos sejam materiais ou abstratos, trazem intrinsecamente uma “linguagem” por intermédio da qual se manifestam e que são de alguma forma representados. Aqui cabe referir novamente Cassirer quando observa que juntamente com a linguagem conceitual, existe uma linguagem emocional e juntamente com a linguagem científica ou lógica, existe uma linguagem da imaginação poética.¹⁹⁶ Referenciando-se aos processos de decisão das políticas governamentais desse estudo de caso e aos resultados práticos dessas políticas para os grupos sociais locais, evidencia-se pelos discursos de seus atores, a ocorrência de desequilíbrios entre tais linguagens o que indica não ter sido o melhor método para a consecução de uma contínua qualificação social.

Tal estudo também permitiu verificar que o imaginário social das elites determinou as relações de poder decisivas ao processo de territorialização e, por conseqüência, a figura do Estado gerenciador de conflitos que, por sua vez, utiliza-se do próprio espaço como instrumento de controle social e de materialização de seu imaginário como se constata nas relações que determinaram a produção do espaço ferroviário de Santa Maria. Portanto, confirma-se que, peculiar à sua dinâmica, o Estado mediante ações diretas ou indiretas, vai transformar o espaço, a dinâmica das suas funções e seus significados que são variáveis intervenientes na estruturação do imaginário social. Esse processo contínuo poderá ser qualificado, positiva ou negativamente, segundo expectativas das demandas sociais. Nesses processos de transformação, observa-se que, não importando a ideologia do Estado, com base em uma determinada instância de sua estrutura, ele passa a ser inacessível nas suas determinações que, via de regra, vão atender aos interesses das classes dominantes, notadamente aquelas baseadas no poder econômico. Constata-se então que a instância limite ou a *distância* entre o indivíduo e o Estado é inversamente proporcional ao grau de politização ou liberdade, ou seja, ao grau de informação qualificada que a população de indivíduos potencializa. Como a determinação de políticas públicas que vão estimular ou inibir o desenvolvimento coletivo, é atribuição do Estado, o próprio Estado regula os afastamentos que se observam. Esses afastamentos, inevitavelmente, se manifestam materialmente por meio da inexistência ou precariedade de infra-estruturas, de equipamentos urbanos e de serviços públicos ou seja, da falta de espaços sociais qualificados – lugares do engendrar do imaginário urbano. Então, em Santa Maria, o

²⁰⁰ Cassirer, op. cit., p.49.

impacto das políticas adversas ao interesse público local e distantes das expectativas da maioria dos grupos sociais ali envolvidos, teve a repercussão que lhe é peculiar. Peculiaridades essas caracterizadas pela paulatina deterioração da infra-estrutura dos transportes ferroviário e suas conseqüências danosas à economia e instituições dependentes e originárias da atividade, como escolas, conjunto habitacionais, serviços de saúde, comerciais entre outros.

Por outro lado, a análise da importância das decisões relativas ao transporte ferroviário no processo de produção do espaço social de Santa Maria, indica a necessidade de crítica conceitual dos “padrões” metodológicos do planejamento. Nesse sentido, o que é pertinente observar é que por menor que seja o recorte da realidade para fins de análise do espaço social, o Estado estará presente, seja pelos instrumentos legais, de incentivos, de políticas territoriais, mesmo que de forma pouco sensível pelas comunidades. Nesse sentido, uma das questões passa pela avaliação da legitimidade do Estado e, mais especificamente, dos governos ou instituições públicas. Como referido anteriormente, o cotejamento dos critérios de decisão das políticas de expansão territorial e de transportes com a dramática realidade dos “espaços abstratos” e disfunções sociais, não qualificam *a priori* as instâncias gestoras como pertencentes a um Estado essencialmente legítimo, mas, sim, uma instituição – um governo que atua numa dimensão paralela, ou num “Estado paralelo” do qual, eventualmente, se relaciona mais diretamente com o território e a população que conformam uma nação, notadamente para fins exclusivos de manutenção e aumento do poder. Assim, tal “pseudo-instituição pública”, ao definir políticas e diretrizes de planejamento por meio de planos nacionais, para o período em análise, por intermédio de determinações que desequilibraram a matriz de transportes, determinou o desmantelamento progressivo de parte essencial do espaço social de Santa Maria e, como conseqüência disso, o surgimento de “espaços abstratos” conforme Lefebvre. São exemplos diretos: a estação férrea, as oficinas, o colégio Hugo Taylor a Cooperativa (Casa de Saúde, armazéns, açougue, padaria, farmácias, escolas, indústrias etc); Clube dos Telegrafistas, Esporte clube Rio-grandense, Esporte Clube Guarani (estádio dos Marmeleiros). São exemplos indiretos: Hotel Hamburgo, Hotel Jantzen, bairro Itararé, etc.

A par desse declínio detecta-se origens e crescimento de forças de resistência representadas pelo imaginário coletivo da sociedade envolvida direta e indiretamente no desenvolvimento urbano, ou, melhor dizendo, no desenvolvimento do espaço social de Santa Maria. Essas forças, abstratas nas suas manifestações, aparentemente, surgem como reação contrária às forças da racionalidade material e mensurável da economia e da política que determinaram a transfiguração dos espaços e funções laboriosas e sociais. Nesse

sentido, constata-se uma forte tensão entre esses dois campos: a produção do espaço e o imaginário social. A produção do espaço, aí considerada a sua estruturação e desestruturação, promovida pelo Estado por meio das suas políticas governamentais e o imaginário social construído, alimentado e realimentado paulatinamente pelo grupo social envolvido. Portanto, ações articuladas entre as diversas competências governamentais cujas decisões trazem repercussões espaciais deveriam articular-se também com os movimentos sociais locais como condição mínima para o sucesso das proposições.

Como se viu em Santa Maria, o desenvolvimento do transporte ferroviário propiciou um ambiente favorável ao surgimento e crescimento de organizações sociais que acabaram por extrapolar os limites da instituição oficial para suplantá-la em organização, dimensão, alcance e repercussão. Porém, a atividade ferroviária como pedra angular das organizações sociais, ao não ser mantida como função, como espaço fundamental à existência das forças sociais e econômicas decorrentes, propiciou o ambiente para o ocaso da “civilização ferroviária”, como descreviam os cronistas locais. Portanto, desestruturado o sistema de transporte ferroviário, ruiu as estruturas sociais e com elas as estruturas de sustentação do imaginário associado à “civilização ferroviária” as quais restam referidas apenas à memória da percepções já que mesmo os espaços e funções remanescentes não referenciam mais do que imagens decompostas pelo tempo e pela omissão.

O impacto das políticas adversas ao interesse público local e distantes das expectativas da maioria dos grupos sociais ali envolvidos, teve a repercussão que lhe é peculiar. Peculiaridades essas caracterizadas pela paulatina deterioração da infra-estrutura dos transportes ferroviário e suas repercussões danosas à economia e instituições dependentes e originárias da atividade, como escolas, conjunto habitacionais, serviços de saúde, comerciais entre outros.

Este estudo confirma também que o imaginário acerca dos modos de construção de um espaço social não coincide com o imaginário das elites acerca dos modos de manutenção de um Estado. Na percepção dos agentes do Estado, iniciativas da auto-sustentabilidade de setores sociais, transfiguram-se em movimentos de insurreição que parecem povoar o imaginário “oficial”, que nestas virtudes associativas, identifica obstáculos intransponíveis, sendo então necessário, para a sua hegemonia, a derrocada dos agentes desses movimentos. A alteralidade aí aparece não como riqueza, nem como a possibilidade de gerar uma resultante positiva, mas, sim, como um risco a um determinado *status quo*.

Diante do exposto, pode-se inferir que as simplificações dos processos governamentais excluía o campo das negociações possíveis entre os diversos interesses e,

antes disso, pressupunham um nivelamento das intenções e demandas sociais as quais se resumiriam à maximização da economia como elemento que, por si só, seria capaz de catalizar o desenvolvimento social. O que se percebe, no caso em análise, é que o caminho inverso teria sido a melhor estratégia mesmo se os interesses fossem reduzidos exclusivamente ao aumento da produtividade do sistema. Como se observa, as simplificações da racionalidade nem sempre têm como resultado os objetivos que justificam seu processo, ou seja, a otimização das atividades produtivas nem sempre se traduzem na otimização da qualificação social o que também permite concluir que as macroescalas dos sistemas de planejamento adotados escondem a dimensão humana e seus valores de referência locais existenciais que conformam o sentido de lugar de uma comunidade.

Outro ponto relevante, refere-se à identificação, caracterização e ponderação das variáveis intervenientes nos processos de planejamento bem como aos princípios de correlacionamento entre elas. A baixa qualidade do espaço social e suas repercussões no imaginário social verificada na área de estudo, permitem afirmar que possivelmente não houve identificação correta das variáveis, dados os impactos socioeconômicos verificados. Se identificados, não foram devidamente caracterizadas e ponderadas à luz dos contextos e das escalas locais. E, se o foram, justificam-se as determinações apenas pela intenção de descaracterização dos processos de socialização imanentes do sistema ferroviário, determinações cujos fins em si justificariam os meios.

Portanto, no espaço social urbano, pode-se identificar qualidades de ordem funcional e de ordem cultural que guardam relações biunívocas em seus desenvolvimentos. A qualidade funcional de um espaço urbano está associada ao grau de atendimento às necessidades as quais geraram a existência desse espaço. A qualidade cultural de um espaço está associada ao grau de satisfação associado à imagem e memória a que esse espaço remete, evoca, sugere, e que se constitui no imaginário coletivo de uma determinada comunidade. A qualidade funcional pode ser mensurada quantitativamente por meio da oferta e demanda e qualitativamente pela forma de atendimento dessa demanda. Por sua vez, a qualidade cultural, por pressupor subjetividade e, mais ainda, inúmeras percepções individuais, comporta valores qualitativos relativos e descritivos, antes de estatísticos, e que possam descrever muito além das aparências da materialidade e, portanto, muito mais próxima das características humanas. Nesse sentido, o espaço social de Santa Maria, no auge das atividades ferroviárias, caracterizava-se por ter melhor qualidade funcional e qualidade cultural. Isso está demonstrado pelas qualidades das funções urbanas como as de importante ponto de convergência de transportes, de

importante entreposto e centro comercial e de serviços. A qualidade cultural por sua vez, para o período em questão, pode ser melhor avaliado além da existência ou quantidade de espaços culturais, pela produção das manifestações literárias e artísticas, dos registros da imprensa e das narrativas individuais. Em outro nível, poder-se-ia ponderar qualidades das relações biunívocas entre as ordens funcionais e culturais.

Expressões espaciais resultantes dos arranjos político-institucionais e econômicos, estão evidenciadas na evolução urbana de Santa Maria. Nesse caso, o início e o declínio do centro ferroviário estão marcados respectivamente, pelas concessões dadas à iniciativas privadas pelo Estado à exploração dos transportes ferroviários no fim do século 18, quando se iniciou um processo de transformação dramática do espaço social do estado do Rio Grande do Sul e pelos planos e políticas governamentais entre as décadas de 1950 e 1970. Diante disso, e considerando-se o objeto de estudo, as hipóteses preliminares e a indução à produção de *espaços abstratos* pelas estratégias em relação à ferrovia a partir da segunda metade dos anos 50, confirma-se tal assertiva da interveniência do Estado mediante as circunstâncias governamentais na produção do espaço urbano e suas repercussões no imaginário social

Como se observa, a escala característica desses processos vai de encontro às demandas e peculiaridades locais onde as rotinas da vida em cidadania realmente acontecem como se observa na paulatina desestruturação do espaço social de Santa Maria com base na falta de investimentos no transporte ferroviário e das intervenções federais em pontos chave da dinâmica social do centro ferroviário como a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea.

Assim, pode-se constatar que o espaço social de Santa Maria foi progressivamente transformado num espaço instrumental e fragmentado, fato perceptível não só na desagregação ou extinção funcional do sistema ferroviário, como também no imaginário coletivo ou individual.

Constata-se também que, no contexto do espaço social de Santa Maria, a configuração espacial decorrente do complexo ferroviário como as vias férreas, as edificações com suas funções específicas de apoio e complementariedade, as relações sociais como o associativismo e o cooperativismo tão característicos, constituem-se em elementos físico-espaciais e sociais que se identificam ou se identificavam com um “padrão” ou um caráter peculiar à estrutura social de Santa Maria. Tal estrutura de equilíbrio complexo, como se viu, era o resultado de esforços coletivos e da capacidade de organização e vislumbre de ideais de desenvolvimento que as circunstâncias econômicas, políticas e institucionais desequilibraram.

Referências bibliográficas e fontes

Livros

- AMARAL, A.. *A evolução ferroviária no RGS*. Porto Alegre: Meridional, EMMA, 1974.
- ARISTÓTELES. *A Política*. São Paulo: Atena, 1960.
- AUMONT, J. *A imagem*: Campinas: Papirus, 1995.
- BOURDIEU, P. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Russel, 1989.
- BARRIOS, S. A produção do espaço in M. A. Souza e M. Santos (org.). *A construção do espaço*. São Paulo: Nobel, 1986.
- BEBER, C. C.. *Santa Maria 200 anos: história da economia do município*. Santa Maria: Pallotti. 1990.
- BELÉN, J. *História do município de Santa Maria, 1797 -1933*. Santa Maria: Edições UFSM, 1989.
- BELTRÃO, R.. *Cronologia Histórica de Santa Maria.e do Extinto Município de São Martinho, 1787-1914*. Canoas: La Salle,1979.
- BOLLE, W. *A fisionomia da metrópole moderna*. São Paulo: Companhia da Letras, 1994.
- CALVINO, I. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- CARLOS, A. F. A. *A (re)produção do Espaço Urbano*. São Paulo: EDUSP, 1994.
- CASTELLS, M. *Lutas Urbanas e Poder Político*. Porto: Cidade em questão 5, 1978.
- CASTELLS, M. The informational mode of development and the restructuring of capitalism, in: Fainstein, S. & Campbell (ed) *Readings in Urban Theory*. Oxford: Blackwell, 1993.
- COSTA, W. M. *O Estado e as políticas territoriais no Brasil*. São Paulo: Contexto, 1997.
- DIAS, J. R. S. *Caminhos de Ferro do RGS: uma contribuição ao Estudo da formação Histórica do sistema de transporte ferroviário no Brasil meridional*.São Paulo, 1986.
- DURANT, G. *As Estruturas Antropológicas do Imaginário : introdução à arqueologia geral*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- FAORO, R. A Viagem Redonda: do Patrimonialismo ao Estamento in : *Os donos do poder*. Porto Alegre: Ed. Globo, v.2, 1976.
- FERRARA L. D. Cidade: imagem e imaginário in: Souza, C. F. e Pesavento, S. J. (org) *Imagens Urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da Universidade / UFRGS, 1997.
- FLANAGAN, W. Contemporary theories of urbanism and community, in: *Contemporary urban sociology*. Cambridge: University Press, 1993.
- FORTES, A. B. *Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: RFFSA, 1964.
- GOTTDIENER, M. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: EDUSP,1997.
- HARVEY, D. I.. *Social justice and the city*. Baltimore: Johns University, 1973.
- HILL, R..*Capital Accumulation and Urbanization in the U.S.*. Comparative Urban Research, 1977.
- IANNI, O. *Estado e planejamento no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1974.

- KLIEMANN, L. H. S. A ferrovia gaúcha e as diretrizes de “Ordem e Progresso”:1905-1920 *in: Estudos Ibero-americanos-III*. Porto Alegre, 1977.
- LEFEBVRE, H.. *La production de L'espace*. Paris: Anthropos, 2000.
- LIPIETZ, A. *O capital e seu espaço*. São Paulo: Nobel,1998.
- LOGAN, J & MOLOTOCH, H. The city as a growth machine, in Fainstein, S & Campbell (ed) *Readings in Urban Theory*. Oxford: Blackwell, 1993.
- LYNCH, K. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- _____ *What time is this place?* Cambridge: MIT Press, 1972
- MARICATTO, E. *Metrópole na Periferia do Capitalismo: Ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- OLIVEIRA, F. O Estado e o Urbano no Brasil, *in: Espaço & Debates Revista de Est. Reg.* jun/set, 1982.
- MARCHIORI, J. N. C., FILHO,V.N (org). *Santa Maria: relatos e impressões de viagem*. Santa Maria: Ed. da UFSM, 1997
- PESAVENTO, S. J. Um novo olhar sobre a cidade: a nova história cultural e as representações do urbano *in: Vargas, A. et alii Porto Alegre na virada do século XIX*. Porto Alegre: Ed. da Universidade. Canoas: ULBRA. São Leopoldo: Unisinos,1994.
- _____ Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano *in: Estudos Históricos*, nº 16. Rio de Janeiro: APDOC, 1995.
- _____ *O imaginário da cidade - visões literárias do urbano*. Porto Alegre: Ed. Universidade, 1999.
- _____ *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1994.
- PORTUGALLI, J. Notions concerning the nature of worl urbanization, *in: Progress and planning*, 1997.
- PUTNAM, R. D. *Comunidade e democracia: a experiência da Itália moderna*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1996.
- ROLIN, M. *Relatório da subcomissão de transporte ferroviário*. Porto Alegre: Assembléia Legislativa do Estado do RS, 1991.
- ROSSI, A. *A Arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- SANTOS, M. *Pensando o espaço do Homem*. São Paulo: Hucitec, 1997.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço*. São Paulo. Hucitec, 1997.
- SCHLEE, Andrey R. (org.) *Processo de tombamento da Vila Belga*. Santa Maria, 1996.
- SERRA, G. *O espaço natural e a forma urbana*. São Paulo: Nobel, 1987.
- _____ *Urbanização e centralismo autoritário*.São Paulo: EDUSP/Nobel, 1991.
- SEVERINO, A. J. *Metodologia do trabalho científico*, 1994.
- SIMMEL, G. A metrópole e a vida mental *in: VELHO, O. G. (org.) O fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

SOJA, E. W. The Spatiality Of Social Life: Towards A Transformative Rethorisation *in*: D. Gregory & J. Urry (ed) *Social relations and spatial structures*. London, McMillan, 1985.

TRIVIÑOS, A. N. B *Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa na educação*. São Paulo Atlas, 1987.

Relatórios

Relatórios da Cooperativa de Consumo dos Empregados da VFRGS de 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983
Cooperativa de Consumo dos Empregados da VFRGS: Resumo dos empreendimentos – visão retrospectiva, 1955.

Relatório da Subcomissão de transporte ferroviário da Assembléia Legislativa do Estado do RS, Porto Alegre, 1991.

Revistas

REFESA, Rio de Janeiro, novembro - dezembro de 1971.

REFESA, Rio de Janeiro, maio - junho de 1972

REFESA, Rio de Janeiro, julho - agosto de 1972.

REFESA, Rio de Janeiro, maio - junho de 1973.

REFESA, Rio de Janeiro, setembro de 1977.

Encarte da Revista REFESA comemorativo dos 30 anos da RFFSA. Rio de Janeiro, setembro de 1987

Jornais

A RAZÃO. Edições dos dias 17/1/1960, 20/1/1960, 1/4/1964, 15/4/1964 e 17/4/1964.

ZERO HORA. Edições dos dias 12/12/1999 e 8/4/2001.

FORA DE PAUTA. Edição do dia 11/6/1998

Fontes

Arquivo Municipal de Santa Maria;

Associação dos Aposentados da RFFSA;

Associação dos Aposentados Ferroviários do IPE;

Associação dos Aposentados e pensionistas da Viação Férrea do RS;

Biblioteca do Colégio Estadual Manoel Ribas;

Cooperativa do Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul;

Mapoteca da Prefeitura Municipal de Santa Maria;

Museu Gama D'Eça;

Museu do Trem (São Leopoldo);

Rede Ferroviária Federal S A (Porto Alegre);

Sindicato dos Ferroviários da RFFSA;

Dados não publicados de pesquisa do prof. Caryl Eduardo Jovanovich Lopes.

Outras publicações

Álbum ilustrado Comemorativo do 1º Centenário da emancipação política do Município de Santa Maria, 1958.

Santa Maria: Guia geral –1983. Santa Maria: GUIMAPA, 1983.

Créditos das ilustrações

Rafael Schmitt da Silva Mello : figuras 5, 6, 7, 9, 10, 51.

Anexo