

BAIRRO ITARARÉ: UM RESGATE A MEMÓRIA SOCIAL

ROBERTO CARVALHO¹ - VERA MARIA FAVILA MIORIM²

Resumo

O presente trabalho aborda o estudo histórico da ocupação espacial do Bairro Itararé. Para atingir tal objetivo foi realizada uma revisão bibliográfica seguida da elaboração de um instrumento de investigação que serviu de orientação às entrevistas em campo. As incursões a campo permitiram delimitar a área de estudo que foi posteriormente mapeada e dividida em quatro setores para sistematizar a aplicação das entrevistas junto aos moradores, obedecendo ao critério de preferência por pessoas com maior tempo de residência no bairro. Como resultado constatou-se que o Bairro Itararé foi essencialmente ferroviário, tendo a composição do seu núcleo inicial de povoamento predominantemente composta por imigrantes alemães e italianos, em fins do século XIX, recebendo, por volta de 1930, mecânicos de Caxias do Sul e Garibaldi. Marcas visíveis em sua paisagem relembram uma rede ferroviária ativa, mas que após a privatização em 1997, gerou seu sucateamento devido aos poucos investimentos realizados pela empresa adquirente. Em virtude da perda de função e emprego de sua população, o Bairro Itararé passa por uma fase de estagnação que tem levado a uma constante perda de sua identidade original. O bairro que outrora tinha certa autonomia voltou a ser dependente do centro da cidade e atualmente apresenta problemas de infra-estrutura recebendo pouca atenção da administração municipal.

Palavras-chave: gênese, histórico, ferrovia.

Abstract

The present paper approaches a historical study of the spatial occupation of Itararé neighborhood. In order to achieve such a goal, a review in the literature was carried out followed by the elaboration of an investigation instrument that served as an orientation to field interviews.

¹ Graduado do Curso de Geografia (UFSM), rua Cel. Getúlio Mário Zanchi 80/Bl b/Apto 303, B. Medianeira, CEP 97060-150, fone: (55) 32236554 / (55) 91575909, e-mail: roberto_geo@ibestvip.com.br

² Orientadora – Prof^a Dr^a Leper (Laboratório de Pesquisas Regionais)/GCC/CCNE/UFSM

The interviews allowed us to draw up the boundaries of the study area, which afterwards was mapped and divided into four sectors to systematize the application of interviews with the residents, in order to give preference to people who had lived longer in the neighborhood. The findings showed that Itararé was essentially a railroad neighborhood and its initial nucleus of habitants, in the late XIX century, was mostly composed of German and Italian immigrants, thereafter receiving mechanics from Caxias do Sul and Garibaldi in the 1930s. Notable landmarks in its landscape recall an active railroad system. However, its privatization in 1997 led the way to its transformation into a scrapyard, due to little investment made by the company that had purchased it. Because of the loss of work and jobs, Itararé neighborhood has been going through a period of stagnation that has led to the loss of its original identity. The neighborhood, which presented a certain kind of autonomy in the past, is now dependent on the downtown area and currently shows problems of infra-structure as it receives little attention from the municipal administration.

Keywords: beginning, historical, railway.

Introdução

O presente trabalho teve como abordagem de estudo analisar historicamente o bairro Itararé e correlacionar a origem do mesmo com a implantação da ferrovia no Brasil em fins do século XIX e início do século XX, já que este fator foi o principal responsável pelo desenvolvimento socioeconômico do país. A partir deste marco histórico teve-se por parte do Governo Imperial o objetivo de interligar os principais estados do Brasil ao estado de São Paulo, bus-

cando dinamizar a malha ferroviária brasileira.

Nesse contexto se insere o bairro Itararé, situado no início do cruzamento da linha férrea Santa Maria-Uruguaiana com as ruas Sete de Setembro, Borges do Canto, Dr. Luiz Mallo até o final, e daí por linha seca e reta até a Rua do Monumento, subindo por esta até a linha férrea da Serra, até o limite urbano e por este limite até encontrar a estrada para o Pinhal, seguindo deste ponto em direção sul, contornando a oeste a Barragem do Vacacaí-Mirim, Rua Montanha Russa, linha férrea Santa Maria-Porto Alegre, passando ao sul pelo Parque de Triagem, estação ferroviária no sentido Uruguaiana até a Rua Sete de Setembro, ponto inicial; de acordo com o artigo 10, da lei municipal nº 2770, promulgada a 2 de julho de 1986.

A partir da delimitação do referido bairro, tornou-se necessário ressaltar a origem de sua denominação, que se deve à construção do primeiro eixo ferroviário longitudinal que ligava o estado do Rio Grande do Sul a São Paulo, através das cidades de Santa Maria e Itararé, respectivamente, sendo este eixo ferroviário construído graças ao espírito empreendedor e desenvolvimentista do engenheiro João Teixeira Soares. Além disso, pretendeu-se, através de um prisma cronológico, resgatar a importância do bairro Itararé para o município de Santa Maria, como também ressaltar a descaracterização do mesmo diante de uma conjuntura política e social a que foi submetido.

Para levar a cabo esta pesquisa, inicialmente realizou-se uma criteriosa revisão bibliográfica a respeito do assunto a ser investigado, proporcionando um maior embasamento teórico, o que foi de fundamental importância para se chegar aos objetivos propostos, bem como para nortear a elaboração do instrumento de investigação, se constituindo o mesmo de nove entrevistas, tabelas acessórias e tabela das variáveis, referentes ao histórico do bairro em estudo.

Uma vez confeccionado o referido instrumento de pesquisa, procedeu-se a pri-

meira incursão a campo. In loco, delimitou-se o recorte espacial, objeto de estudo, como também realizou-se a setorização da área percorrida, o que culminou com a representação cartográfica da planta urbana, através do software Idrisi, e com a elaboração do código de ruas.

Após a delimitação, setorização e espacialização da área, partiu-se para a aplicação dos instrumentos de análise, levando em consideração o fato de que os resultados a serem obtidos deveriam estar relacionados a eventos históricos levantados preliminarmente através de referencial bibliográfico.

No decorrer das investigações, quando da realização de entrevistas convém ressaltarmos a contribuição realizada pelo Sr. Nelson Borin³ para a realização de nossa proposta de trabalho, pois o mesmo forneceu-nos um vasto material de grande valor histórico que muito contribuiu para que o trabalho reunisse as condições necessárias a ponto de melhor aproximar-se da realidade histórica a que o bairro Itararé submeteu-se ao longo de sua trajetória. Sendo assim, contou-se com a posse de um grande acervo de fotografias, reportagens e documentos antigos que serviram para melhor ilustrar os fatos históricos acontecidos no Itararé.

Quando do encerramento das atividades de campo e já de posse dos dados obtidos, passou-se para a fase de processamento dos mesmos, o que foi feito primeiramente tabulando-se os dados no software Excel e posteriormente importando-se para o software Statistic, onde estes foram convertidos em gráficos de colunas que possibilitaram uma melhor visualização dos valores obtidos.

³ Importante líder comunitário, atuante na construção do Ginásio Polivalente, telefones públicos, iluminação e reconstrução do Monumento ao Ferroviário.

A influência da Rede Ferroviária no surgimento e desenvolvimento do Bairro Itararé

Por volta de 1885, João Teixeira Soares, na qualidade de engenheiro, financista, enfim, um homem de múltiplos negócios, direcionou suas atenções para a possível implantação de uma ferrovia que ligasse o extremo sul do Brasil ao eixo Rio-São Paulo, unindo o interior das províncias de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, já que possuíam seus próprios sistemas ferroviários independentes uns dos outros.

Dessa forma, o estado do Rio Grande do Sul ficaria ligado ao de São Paulo através das cidades de Santa Maria (RS) e Itararé (SP), fato este que deu origem ao nome do bairro. Esta ferrovia deveria também possibilitar conexões com as linhas uruguaias, argentinas e paraguaias próximas às fronteiras carreando fortuna de investidores estrangeiros, estabelecendo empresas e proporcionando um maior desenvolvimento ao Brasil.

Para que o desenvolvimento se efetivasse, tornava-se necessário a urgente implantação deste eixo ferroviário, fazendo com que o engenheiro João Teixeira Soares contratasse em 1887 uma equipe de agrimensores, técnicos e exploradores para pesquisar os locais mais apropriados para a construção da ferrovia. Ao norte a vila de São Pedro do Itararé (atual cidade de Itararé), na então Província de São Paulo; ao sul a vila de Santa Maria da Boca do Monte, na então Província do Rio Grande do Sul servida pela ferrovia Porto Alegre-Uruguaiana, em plena construção.

Nesse sentido, houve também a ajuda de fazendeiros, lavradores e tropeiros conhecedores do terreno a ser explorado, através dos caminhos existentes e de picadas abertas a facção, fazendo com que João Teixeira Soares conseguisse estabelecer os locais ideais para o cruzamento deste eixo ferroviário que atingiria uma extensão de 1400 Km.

O traçado preliminar atravessaria territórios quase distintos: no Paraná, praticamente toda a região estava ocupada por fazendas de criação e de cultura com muitas pessoas detendo títulos de posses e Sesmarias, enquanto que do rio Iguaçu rumo ao sul, as terras eram devolutas, com pouquíssimas posses até Passo Fundo, pois no Rio Grande do Sul voltava-se a encontrar fazendas. O terreno possibilitava que a ferrovia fosse do tipo “colonizadora”, havendo terras suficientes para nela se promover a instalação de núcleos coloniais nos moldes das normas vigentes, sendo que em 4 de dezembro de 1888, Teixeira Soares já havia contratado as firmas Ângelo Fiorita, Fonseca e Cunha e de José Antunes dos Santos, para importar até três mil trabalhadores para a execução das obras.

A partir do ano de 1889, já com tudo planejado para a construção da estrada ferroviária Itararé-Santa Maria, Teixeira Soares requereu frente ao governo imperial a conexão e o direito de exploração desta ferrovia que lhe foi dada em nove de novembro de 1889, pelo Imperador D. Pedro II, sendo ratificada posteriormente em sete de abril de 1890 mediante decreto lei nº 305, aprovado pelo poder legislativo através do Governo Provisório da República. Assim, o direito de concessão da referida ferrovia passou por intermédio de João Teixeira Soares à Compagnie Chemins de Fér Sud Quest Brézilienz, que incentivou a construção do trecho a partir de Santa Maria da Boca do Monte rumo ao norte da província de São Paulo.

Em junho de 1890, parte da concessão foi transferida para outra empresa, a Companhia União Industrial dos Estados do Brasil, que assumiu o longo trecho de Itararé a Cruz Alta, reservando-se à Chemins o trecho já iniciado de Santa Maria a Cruz Alta com 142 Km e inaugurado a vinte de novembro de 1894.

Em 1898, orientando-se por arrendar as ferrovias federais no Rio Grande do Sul, o governo promoveu a concorrência pública entre empresas, quando se apresentaram prontamente à Compagnie Generale de

Chemins de Fér Secundaire e sua subsidiária, a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fér du Brésil, sendo as únicas a atenderem o chamamento que foi vencida pela empresa belga Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fér du Brésil em primeiro de junho de 1905, a qual veio então a arrendar a malha ferroviária do sul por cinquenta e três anos, menos o trecho de Cruz Alta ao Rio Uruguai, em construção, que teve as obras contratadas pelo governo à Compagnie Chemins de Fér Sud Quest Brésilienz. Nesta mesma data a arrendatária Compagnie Auxiliaire recebeu o trecho de 336 Km de Santa Maria-Passo Fundo, construído pela Compagnie Chemins, o qual passou a fazer parte das linhas arrendadas entre outras.

Por uma nova cláusula no contrato de arrendamento, a Auxiliaire obrigou-se a construir mais 600 Km de linhas, fazendo com que a Chemins de Fér Sud Quest encerrasse suas atividades.

A enorme demanda por transportes colheu a nova Viação Férrea do Rio Grande do Sul de surpresa: não havia como atender um tráfego cada vez mais intenso, pois a Auxiliaire comprometendo-se a realizar obras, não captando o suficiente para alavancá-las, não relutou em diminuir os trabalhos de manutenção.

A linha tronco original, compreendida entre Itararé e Santa Maria, chegava ao ano de 1905 com apenas 599 Km abertos ao tráfego, quando a concessão original dava o prazo de cinco anos para a conclusão dos 1400 Km. As reclamações não demoraram, pois além de demonstrar ineficiência, havia também a precariedade dos serviços prestados.

Seguindo este contexto, em 17 de dezembro de 1910 teve-se concluída a construção da então esperada linha férrea que ligava o Sudeste ao Sul do Brasil, trafegando a primeira composição ferroviária regular de carga e passageiros ao longo dos 1400 Km da linha original de Itararé a Santa Maria. A velocidade média do trem inaugural foi de 30 Km/h, atingindo 41,6 Km/h nos melhores trechos.

No início de 1911, o trecho da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, de Santa Maria ao Rio Uruguai, através de acordo com a arrendatária Compagnie Auxiliaire, foi arrendado à Brazil Railway Company "Holding" do sindicato Farquhar, que o explorou até 1919, quando o contrato de arrendamento voltou à Auxiliaire, que por sua vez o explorou por mais um ano, sendo subarrendado em 1920, sob o governo de Borges de Medeiros, mediante a indenização de vários milhões de Francos belgas.

Até a década de vinte, empresas multinacionais como a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fér du Brésil e a Brazil Railway Company ficaram responsáveis pela rede férrea. A VFRGS chegou a ter 370 locomotivas, sendo trinta movidas a diesel e o restante a vapor, 322 vagões de passageiros e 4830 de cargas. Mas o período considerado áureo da ferrovia deu-se nas décadas de trinta e quarenta, marcando a ascensão da VFRGS. Nesta época o trem transformou-se na alma de Santa Maria, se constituindo no principal pólo ferroviário do estado. Em trinta de setembro de 1957, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) passou a integrar a Rede Ferroviária Federal, transformando-se em Rede Ferroviária Federal S.A., a conhecida RFFSA, até a privatização em 1997.

FIGURA 1 – Viação Férrea do Rio Grande do Sul



Fonte: Arquivo pessoal Sr. Nelson Borin
Org.: CARVALHO, R.

E é dentro desse contexto que está inserido o bairro Itararé situado no norte do município de Santa Maria, limitando-se a leste com o bairro Dores, a oeste com o bairro Perpétuo Socorro, a norte com a Barragem da CORSAN e a sul com o bairro Centro, e cujo início do povoamento estabeleceu-se ao longo do complexo ferroviário ali existente oriundo de núcleos coloniais. Composta por imigrantes europeus, a população estabeleceu-se ao longo das trilhas abertas para a construção do eixo ferroviário Itararé-Santa Maria, juntamente com a vinda de mecânicos de Garibaldi em 1930, devido à transferência das oficinas da rede ferroviária daquele município para Santa Maria.

Nesse sentido, de acordo com as entrevistas realizadas junto aos moradores do bairro Itararé, constatou-se que 44,44% dos entrevistados afirmaram serem imigrantes europeus os primeiros moradores do bairro, sendo estes compostos por engenheiros que vieram com o intuito de proporcionar a sua experiência na construção da rede ferroviária, uma vez que a Europa já havia implantado suas ferrovias. Com opiniões menos expressivas, 22,22% afirmaram que os primeiros moradores eram provindos de Caxias do Sul e 11,11% de Garibaldi, sendo que estes eram mecânicos que vieram preencher a demanda de mão-de-obra para a realização da manutenção das locomotivas.

Segundo Thomé (1983), “ficou implícito que deveriam se estabelecer núcleos coloniais ao longo das trilhas sendo obrigatória a distribuição em quinze anos de até dez mil famílias nacionais e estrangeiras, entre as quais 15% deveriam ser brasileiras e o restante compreendido entre europeus ou possessões portuguesas e espanholas”.

Portanto, estes respectivos núcleos coloniais pertenciam às mais diversas etnias, se destacando principalmente italianos, alemães e até mesmo suecos, o que pôde ser verificado pela presença de algumas famílias como os Bortoluzzi, Biazzioli, Favarin, Cechin, Tomazzi, Zavarezzi, entre outros. Os estrangeiros (franceses e belgas, na sua maioria) ligados à Company somaram-se aos

alemães e italianos já radicados, inserindo-se na comunidade, trazendo novos costumes e fazendo com que Santa Maria se diferenciasse de outras cidades de mesmo porte.

Atrelado à importância ferroviária de Santa Maria destaca-se a Gare da Viação Férrea assentada em terreno cedido pelo Sr. Ernesto Beck, que na época fazia parte de uma chácara de sua propriedade que abrangia desde a sede da estação até parte do atual bairro Itararé. Ponto de chegada e de partida, a Gare da Viação Férrea simbolizava uma época de desenvolvimento comercial e efervescência cultural de Santa Maria. Pelos trens chegavam e partiam mercadorias vindas de diferentes pontos do estado e do país: caixeiros-viajantes e representantes comerciais que aqui negociavam e se dirigiam a outras localidades, cantores de ópera, músicos, artistas de teatro que por aqui passavam em direção a Buenos Aires e São Paulo, e na cidade apresentavam seu talento.

No que diz respeito as principais influências da estação férrea no dia-a-dia dos moradores do bairro, verificou-se que 22,22% dos entrevistados afirmaram que foi o emprego o principal fator a ser influenciado pela estação ferroviária, devido à maior parte dos moradores possuírem vínculos empregatícios com a rede ferroviária. Quanto ao atributo ponto de atração, este correspondeu à mesma significância do percentual obtido anteriormente, já que a estação ferroviária se constituiu num ponto de encontro de famílias que iam à estação para recepcionar ou despedir-se de seus parentes. Em relação a outras influências da estação ferroviária para com o dia-a-dia dos moradores do bairro Itararé, tais como: interferência no crescimento, surgimento, infra-estrutura e economia do bairro, estas perfizeram 55,55% do total de entrevistados.

Já em relação à atual influência da estação ferroviária para o bairro Itararé, constatou-se que 100% dos entrevistados responderam que atualmente as influências do mesmo para com o bairro são inexistentes, sendo que isto se deve ao fato da rede ferroviária ter passado por um processo de

privatização em 1997 e conseqüente desemprego, bem como a suspensão de transporte de passageiros, fatos estes que descaracterizaram a Rede na medida em que proporcionaram o sucateamento da infra-estrutura ferroviária.

Diante das circunstâncias observadas anteriormente, em outra indagação à população referente à existência de conseqüências positivas desencadeadas pela privatização da rede ferroviária para o bairro Itararé, obteve-se a unanimidade de respostas alegando não haver tido nenhuma conseqüência positiva referente a este processo.

Frente à alegação anterior, buscando, portanto as conseqüências negativas do processo de privatização da rede para o bairro, 66,66% dos informantes elegeram o desemprego como a principal conseqüência nefasta. Por outro lado 33,33% das pessoas entrevistadas apontaram outras conseqüências, tais como: falta de conservação, marginalização e sucateamento deste tipo de estrutura viária.

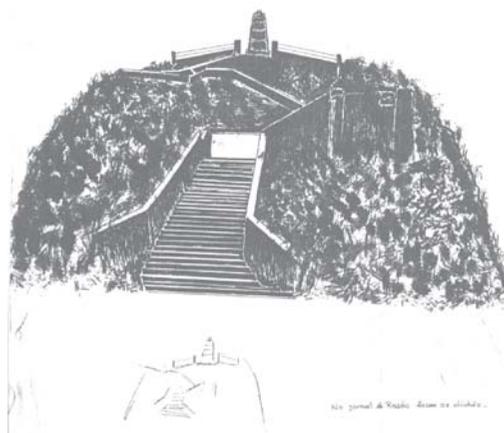
Atualmente, fatores como a falta de conservação, marginalização e sucateamento são facilmente visualizados no bairro, pois com a privatização da Rede Ferroviária ocorreu um descaso por parte da empresa que passou a exercer o controle sobre a estrutura ferroviária, dando margem, inclusive, a um processo de invasão que se estabeleceu no bairro, em uma antiga área federal, hoje pertencente à empresa detentora da rede, a América Latina Logística (ALL), acarretando um desordenamento na ocupação espacial do bairro e contribuindo para o aumento de problemas sociais.

No que concerne ao desemprego, é possível inferir que o mesmo provocou um grande impacto na economia do bairro, já que esta era essencialmente dependente das atividades ferroviárias. Esta dependência econômica pôde ser melhor compreendida quando da indagação à população na tentativa de saber se esta possuía vínculos históricos com a estação ferroviária. Fato este que indicou o índice de 77,77% correspondendo a pessoas que possuíam

vínculos históricos com a estação. Por outro lado, 22,22% dos entrevistados responderam que não possuíam nenhum vínculo, o que comprova que o Itararé foi um bairro estritamente ferroviário.

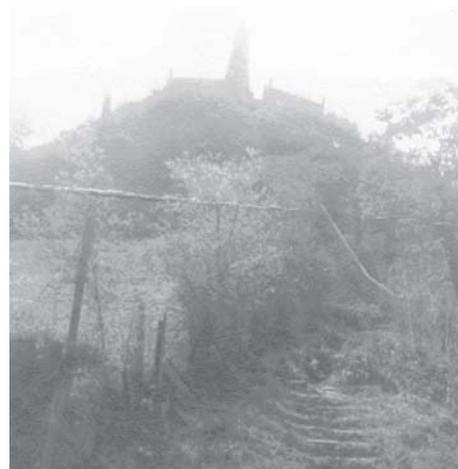
Associado ao bairro Itararé, convém destacar-se ainda a construção do Monumento ao Ferroviário, erigido no governo do General José Antonio Flores da Cunha (1930-1932) pelo construtor Dário Pires, em homenagem aos trabalhadores da ferrovia que colaboraram com a Revolução de 1930, levando Getúlio Vargas ao poder e deslocando tropas do exército em direção a São Paulo, e cuja localização dá-se no topo de um morro testemunho (Cechella), com 131 graus.

FIGURA 2 – Esboço do Monumento ao Ferroviário



Fonte: Arquivo pessoal Sr. Nelson Borin
Org.: CARVALHO, R.

FIGURA 3 – Construção do Monumento ao Ferroviário



Fonte: Arquivo pessoal Sr. Nelson Borin
Org.: CARVALHO, R.

Em 1974, este mesmo monumento foi restaurado em comemoração aos cem anos de ferrovia no Rio Grande do Sul.

FIGURA 4 – Monumento restaurado pela SABI⁴



Fonte: Arquivo pessoal Sr. Nelson Borin
Org.: CARVALHO, R.

FIGURA 5 – Monumento ao Ferroviário



Fonte: Arquivo pessoal Sr. Nelson Borin
Org.: CARVALHO, R.

Monumento ao Ferroviário

Tendo sido inaugurado pela primeira vez em 1932, e, portanto a 41 anos sem a devida manutenção, o Monumento ao Ferroviário, deteriorado, foi totalmente restaurado por iniciativa do bairro Itararé, em virtude dos maus tratos causados pelo intemperismo ao longo dos anos, bem como pela ação de vândalos através de atos de destruição. Para conseguir chegar às metas propostas, a sociedade valeu-se do então ministro Mário Andreazza, que por sua vez autorizou a 13^a divisão da Rede Ferroviária Federal a fornecer o material necessário. A Rede Ferroviária foi pródiga em alcançar todo o material de construção por ordem expressa do engenheiro Bento José de Lima Neto.

Segundo o senhor Nelson Borin, o lado mais difícil de sua missão enquanto presidente da SABI foi angariar a mão-de-obra para a restauração que contou com a colaboração da Prefeitura Municipal de Santa Maria, a comunidade do Itararé, o Exército, a Brigada Militar, apenados (através de uma permissão concedida por um juiz de Direito) e também de alunos das escolas do Itararé.

FIGURA 6 – Colaboração dos alunos do bairro



Fonte: Arquivo pessoal Sr. Nelson Borin
Org.: CARVALHO, R.

O monumento foi reinaugurado com a presença de autoridades da comunidade santa-mariense dentre as quais: o então prefeito em exercício José Haidar Farret, o presidente da Câmara de Vereadores, o coronel João Álvaro Machado, Cyrillo Costa

⁴ Sociedade dos Amigos do Bairro Itararé

Beber, comandante das guarnições do Exército, Brigada e Aeronáutica, deputado João Gilberto Lucas Coelho, representante do CDL, representantes das bancadas do MDB e Arena, representantes da loja maçônica “Luz e Trabalho”, secretariado do município.

A entrega oficial do monumento foi feita pelo Sr. Carlos Bereta Júnior, que falou em nome da comunidade do bairro Itararé. Logo após, o engenheiro Sílvio Araújo fez o seu pronunciamento em nome da VFRGS, tendo a seguir descerrado uma placa comemorativa. O descerramento da segunda placa coube ao prefeito em exercício e finalmente, fazendo um agradecimento às autoridades presentes, falou o Sr. Nelson Borin.

FIGURA 7 – Reinauguração do monumento



Fonte: Arquivo pessoal Sr. Nelson Borin
Org.: CARVALHO, R.

Dentro da solenidade realizada, destaca-se ainda o hasteamento da bandeira nacional feito por Gabriel Correia Diniz, representando os ferroviários aposentados, ato este acompanhado pela banda de clarins da Brigada Militar. Esta bandeira de dimensões bem maiores que as comuns, na época foi doada pelas Casas Eny, Central de Máquinas e Lojas Borin para ser hasteada nos fins de semana e feriados nacionais. Com a presença de mais de mil pessoas, o encerramento foi festejado com fogos de artifício.

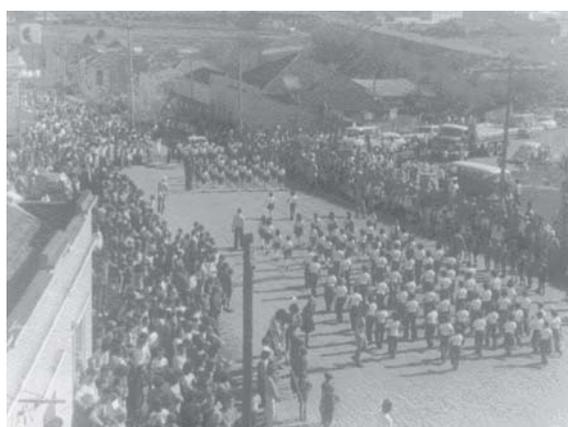
FIGURA 8 – Comemoração ao Dia da Bandeira



Fonte: Arquivo pessoal Sr. Nelson Borin
Org.: CARVALHO, R.

As comemorações da Semana da Pátria também envolviam a comunidade escolar com o hasteamento da bandeira, contando muitas vezes com a presença do então Secretário Municipal da Educação, Lourenço Rebellato, nas escolas São Paulo e Santa Catarina. Ao mesmo tempo em que eram realizados desfiles estudantis no Itararé, contando com um grande número de espectadores e algumas personalidades como a do então vice-prefeito Mário Zanchi e representantes da 8ª DE.

FIGURA 9 – Desfile escolar (1976)



Fonte: Arquivo pessoal Sr. Nelson Borin
Org.: CARVALHO, R.

Atrelado a estes eventos, convém destacarmos o forte crescimento religioso da comunidade do Itararé. Segundo Moraes (1982), “em 24 de julho de 1900, foi lançada a pedra fundamental da Capela de São João, em terras doadas pelo casal Rafael e Catarina

Stock Perez”. Mais tarde, ergueu-se em seu lugar a matriz que recebeu o nome de Santa Catarina como homenagem à doadora do terreno, sendo fundada por imigrantes católicos alemães, integrantes da Sociedade dos Homens Católicos Alemães, fundada em dois de julho de 1911, com vinte e oito membros, sendo alguns deles o Padre Max Klar, João Pedro Zanzen, Clemens Schons, João Weber, Pedro Schaedler, João Linck Sobrinho, Valentim Gunner Sobrinho, Luiz Cechella, Josef Zappens, João Maders, Cristiano Frick, Franz Schwabach, Luiz Schuck, Carlos Schuck e Albino Schuck. De acordo com Rubert (1956) “Em 14 de janeiro de 1934, foi fundada a Matriz, sendo assim desmembrada da paróquia Nossa Senhora da Conceição de Santa Maria. A nova Matriz atendia cerca de 16.000 fiéis, tendo Santa Catarina como padroeira. O primeiro sacerdote foi o padre espanhol Dâmaso Conde, sendo Ernesto Botton o padre que se empenhou na construção da atual Matriz, permanecendo responsável pelos trabalhos paroquiais durante 20 anos”. Construída na rua Visconde de Ferreira Pinto, número 485, teve seu estaqueamento iniciado em 1954.

FIGURA 10 – Igreja Santa Catarina



Fonte: Arquivo pessoal Sr. Nelson Borin
Org.: CARVALHO, R.

Em relação à rua Visconde de Ferreira Pinto, é relevante destacar ainda que a população do bairro Itararé, quando indagada a respeito de onde se estabeleceram as primeiras moradias do bairro, respondeu em sua grande maioria que o povoamento inicial se deu ao longo do traçado desta rua, opinião esta que per fez um total de 55,55%.

FIGURA 11 – Rua Visconde de Ferreira Pinto



Fonte: Registro fotográfico em trabalho de campo
Org.: CARVALHO, R.

Este fato também pode ser comprovado pelas figuras 12 e 13, que demonstram a existência de residências antigas nesta rua.

FIGURA 12 – Mansão do Itararé, 1929



Fonte: Registro fotográfico em trabalho de campo
Org.: CARVALHO, R.

FIGURA 13 – Residência próxima à Mansão do Itararé



Fonte: Registro fotográfico em trabalho de campo
Org.: CARVALHO, R.

Já que a maioria dos entrevistados responderam que o início do povoamento se deu ao longo da rua Visconde de Ferreira Pinto, com a fixação das famílias Borin, Scotti, Zurlo, Zavarezi, Scalabrin, Mazorani (italianas), Diefenthaler, Landerdhal, Vernes (alemães), bem como os Achutti (árabes), exímios comerciantes empreendidos no abastecimento dos trabalhadores da Rede, entre outros, fizemos outra indagação a respeito da direção de expansão do Itararé.

Atrelado ainda às influências que a Igreja Santa Catarina promoveu ao longo de sua história, cabe ressaltar os inúmeros jantares em homenagem a famílias descendentes de italianos que residiram no bairro, e que muitas vezes foram realizadas no clube 21 de Abril, e cuja renda era revertida para a melhoria da infra-estrutura do Itararé. O clube fundado em 1927, com 37 sócio-fundadores, sob a administração do então presidente Egiste Bernardi e o vice Luiz Falleiro proporcionava a seus associados convívio e recreação agradáveis, desenvolvimento de programação cultural, atividades esportivas, entre outras vantagens.

Principais eventos históricos relacionados ao Bairro Itararé

1885 – Negociação entre a Câmara e o Sr. Ernesto Beck para a continuação da Silva Jardim e abertura da rua Visconde de Ferreira Pinto, a partir dessa. As terras por onde passariam as ruas seriam doadas pelo Sr. Ernesto Beck, que acabou voltando atrás, gerando intensa briga entre as partes.

1889 – Chega à cidade a comissão de engenheiros encarregada de estudar o traçado da ferrovia São Paulo-Rio Grande, então denominada Itararé-Santa Maria. No dia imediato recebe imponente manifestação popular com intenso júbilo dos santamarienses.

1890 – São solenemente inaugurados os trabalhos da estrada de ferro Santa Maria-Itararé, ao mesmo tempo em que ocorre o primeiro desastre ferroviário da cidade.

1894 – É entregue ao tráfego o trecho ferroviário Santa Maria-Cruz Alta.

1898 – O governo do Estado arrenda à Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fér du Brésil, organizada por Afonso Spee, a ferrovia Porto Alegre-Uruguaiana. Em consequência vem para Santa Maria a sede dos escritórios da empresa e a companhia manda construir dezenas de casas de moradias para seus funcionários entre as ruas Manuel Ribas e 13 de Maio, constituindo a chamada Vila Belga.

1900 – É lançada a pedra fundamental da Capela de São João. A construção do templo só seria iniciada em 1919 e sob a nova invocação de Santa Catarina. Mais tarde, em seu lugar seria levantada a Matriz de Santa Catarina.

1902 – A ferrovia Santa Maria-Uruguaiana passa a propriedade do governo federal.

1906 – Irrompe uma greve nas oficinas da Viação Férrea.

1908 – Declaram-se em greve os operários da estrada de ferro. O movimento obtém grande repercussão. É fundada a Sociedade Amparo Mutuo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

1910 – Inauguração da fábrica de bebidas Cyrilla. Trafega a primeira composição ferroviária regular, de cargas e passageiros, ao longo de 1400 Km da linha original de Itararé à Santa Maria.

1911 – Sangrento conflito entre a polícia e ferroviários com mortos e feridos, agitando a zona ferroviária.

1913 – É fundada a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea (COOPFER), entidade que mantinha armazéns, escolas, farmácias, hospital, além de oferecer ajuda financeira aos associados.

1915 – É instalada a sede da Associação dos Empregados da Viação férrea do Rio Grande do Sul.

1916 – É sagrada a Capela-escola de Santa Catarina.

1917 – Declaram-se em greve os ferroviários, reclamando aumento de salários.

1918 – É lançada a pedra fundamental da Escola Profissional da Cooperativa dos

Empregados da Viação Férrea, na Avenida Rio Branco, depois Escola de Artes e Ofícios e posteriormente Escola Hugo Taylor.

1919 – Início da construção da primeira igreja Santa Catarina, que leva o nome em homenagem à doadora do terreno.

1920 – Os escritórios da via permanente, o almoxarifado e a agência de compras da Compagnie Auxiliaire são totalmente destruídos por incêndio. A entrega oficial ao governo estadual da Viação Férrea transferiu para Porto Alegre os escritórios, resultando na movimentação de aproximadamente duzentas pessoas e suas famílias. Neste período ocorre a fundação do Clube de Atiradores Esportivo, em 21 de novembro.

1922 – É solenemente inaugurada a Escola de Artes e Ofícios da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea.

1923 – Em 23 de abril, um incêndio destrói grande parte das oficinas e escritórios junto à estação local da Viação Férrea. Quando a revolução de 1923 alcança Santa Maria, a Gare é atingida, na madrugada de 15 de maio, sofrendo um atentado com a explosão de uma bomba lançada pelos revolucionários.

1925 – Inauguração do atual Armazém Borin, de propriedade de José Borin e Bonifácio Borin.

1926 – Santa Maria esteve sob ameaça de bombardeio e durante a madrugada a população buscou refugiar-se nos morros ao norte e as ruas do bairro Itararé serviram de passagem para as famílias que fugiam em pânico.

1927 – Incêndio destrói o almoxarifado das oficinas da viação férrea, causando prejuízos. Ocorreu também a fundação do Clube 21 de Abril.

1930 – Inauguração da Escola de Artes e Ofícios, seção feminina que recebeu o nome de Escola Santa Terezinha do Menino Jesus. Chegada dos imigrantes italianos vindos da região de Garibaldi, para trabalhar nas oficinas da Viação Férrea. Esse fato aumentou bastante a população do bairro.

1932 – Inauguração do Monumento aos Ferroviários.

1934 – A igreja Santa Catarina transforma-se na primeira paróquia da cidade, independente da Catedral.

1941 – É fundada no bairro a primeira escola particular de primeiro grau Santa Catarina, pertencente à Congregação Notre Dame.

1954 – É estabelecido o Colégio Estadual Manuel Ribas, na antiga Escola Santa Terezinha do Menino Jesus. Inicia-se o estaqueamento da atual Matriz da Igreja Santa Catarina.

1960 a 1969 – Construído o Parque de Triagem da Rede Ferroviária, que acabou separando o bairro Itararé do centro da cidade. Promovidos vários chás e risotos para arrecadar fundos para a instalação de iluminação pública e posto policial no bairro.

1961 – Fundada a Escola Estadual de Primeiro Grau Incompleto Dr. Antônio Xavier da Rocha, conhecida também como Brizoleta, por ser construída pelo então governador do Estado Leonel de Moura Brizola.

1962 – Fundada a Escola Estadual de Primeiro Grau Incompleto João Linck Sobrinho.

1965 – Fundada a Sociedade Amigos do Bairro Itararé, sendo o seu primeiro presidente o senhor Julio Duran.

1967 – Fundada a Congregação das Irmãs Carmelitas (Convento Nossa Senhora do Carmo), que teve como fundadora a Madre Maria de São Luís.

1972 – Fundada a Escola Estadual de Primeiro Grau Dr. Walter Jobim (Polivalente).

1974 – Restauração do Monumento aos Ferroviários.

Considerações finais

Mesmo não tendo o caráter desbravador e pioneiro das ferrovias norte-americanas, em Santa Maria a ferrovia foi o grande marco da evolução do município, sendo o ponto inicial da via férrea no Rio Grande do Sul, onde partiam trens para São Paulo, Argentina, Uruguai e para a fronteira.

O bairro Itararé é um dos poucos de Santa Maria que apresenta aspectos de bairro no verdadeiro sentido da palavra, não só por situar-se nos contrafortes da Serra Geral e da instalação da Rede Ferroviária (ficando de certa forma isolado), mas também por apresentar uma infra-estrutura de desenvolvimento próprio, formada por um sub-centro de comércio, serviços e equipamentos urbanos de base, constituindo o necessário para o desenvolvimento de um pequeno núcleo urbano.

No caso dos ferroviários estas características foram predominantes, juntamente com as relações sociais e religiosas representadas pelo Clube 21 de Abril, Riograndense, Esportivo e pela Igreja Santa Catarina, que constituem uma expressão de solidariedade e convivência comunitária.

É, portanto um bairro essencialmente ferroviário que lembra uma Rede Ferroviária Federal ativa, mas que após a privatização ficou abandonada, recebendo poucos investimentos, verificando-se a dependência da população deste bairro em relação ao centro da cidade, particularmente na procura de bens e empregos concentrados na área central de Santa Maria. Esta mobilidade populacional pode ser representada pela falta de serviços como: bancos, correios, lojas de eletrodomésticos e comércio mais especializado, bem como casas lotéricas, entre outros.

Quanto às vantagens e desvantagens que o bairro apresenta, ressalta-se a tranquilidade que o mesmo proporciona aos seus moradores e a existência de estabelecimentos de ensino. Nota-se também no bairro a inexistência de áreas de lazer como: praças, jardins e quadras de esporte.

Proporcional à população de Santa Maria, atualmente pode-se dizer que houve uma redução no número de moradores do bairro. Deste modo, a rede férrea que foi a causa do nascimento do bairro Itararé também foi responsável pelo seu retrocesso, principalmente devido à sua privatização, ao mesmo tempo em que o pátio da Rede, obstáculo entre a cidade e o bairro, de certo modo impediu o avanço tanto da cidade quanto do bairro, limitando o crescimento de ambos.

Referências bibliográficas

ALUNOS fazem slogans para abrigos de ônibus no Itararé. **O Expresso**, Santa Maria, 28 set. 1977.

BELÉM, J. **História do município de Santa Maria (1797-1933)**. 3 ed. Santa Maria: UFSM, 2000. 309p.

CUNHA, J. M. da. Monumento ao Ferroviário foi reinaugurado. **O Fato**, Santa Maria, 20 maio. 1975.

FOLETTTO, V. T. *et al.* **Arte em Santa Maria: resgate e registro** (1º módulo, arquitetura em Santa Maria). Santa Maria: UFSM, 1994.

MORAES, A. S. **Evolução urbana de Santa Maria: aspectos históricos**. 1982. Monografia (Especialização em História Administrativa e Social do Brasil) - FIC, Santa Maria, 1982.

RIO GRANDE DO SUL. SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA. CENTRO DE HISTÓRIA ORAL. **Memória cidadã: Vila Belga**. Porto Alegre: Sedac/CHO, 2002. 189p.

RUBERT, A. **A diocese de Santa Maria**. Porto Alegre: [Sn], 1957.

THOMÉ, N. **Trem de ferro: história da ferrovia no Contestado**. 2 ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

VILLEN, E. A. *et al.* **História dos fosséis e do Bairro Itararé**. Santa Maria: UFSM, 1996. 43p.

WOIOTOWITZ, G. Comunidade do Itararé tenta recuperar o Monumento dos Ferroviários de SM. **A Razão**. Santa Maria, 17 nov. 1994.