



**Artigo Especialização**

**Patrimônio Tombado:  
Estudo de Caso – Vila Belga**

---

**por**

**Francisco Queruz**

**CECREPAC**

**Curso de Especialização em Conservação e Restauração do  
Patrimônio Cultural**

**Santa Maria, RS, Brasil**

**2005**

**Patrimônio Tombado:  
Estudo de Caso – Vila Belga**

---

por  
**Francisco Queruz**

Artigo apresentado ao Curso de Especialização em Conservação e Restauração do Patrimônio Cultural da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM,RS) como requisito parcial para obtenção do grau de **Especialista em Conservação e Restauração do Patrimônio Cultural**

**CECREPAC**

**Santa Maria, RS, Brasil**

**2005**

Universidade Federal de Santa Maria  
Centro de Tecnologia  
Curso de Especialização em Conservação e Restauração do  
Patrimônio Cultural

A Comissão Examinadora, abaixo assinada,  
aprova o Artigo de Especialização

**Patrimônio Tombado:  
Estudo de Caso – Vila Belga**

elaborado por  
**Francisco Queruz**

Como requisito para obtenção de grau de  
**Especialista em Conservação e Restauração do Patrimônio  
Cultural**

**COMISSÃO EXAMINADORA:**

---

**Caryl Eduardo Jovanovich Lopes**  
(Presidente/Orientador)

---

**Denise de Souza Saad**

---

**Dílson Nicoloso Cechin**

**Santa Maria, 05 de janeiro de 2005.**

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço:

Ao Professor Caryl Eduardo Jovanovich Lopes, pelo aprendizado em patrimônio, ainda no CAU, a orientação e companheirismo durante esta especialização;

À Professora Denise de Souza Saad, por mostrar o caminho do estudo em patrimônio e estar sempre próxima;

À arquiteta Priscila Quesada, pelo apoio e material cedido para a elaboração deste artigo;

Aos demais professores do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFSM, pela formação;

Aos amigos, sempre perto quando necessário;

À Bianca Munareto, pelo apoio incondicional sempre;

Aos meus pais e irmãos, pelo incentivo a minha educação continuada.

## SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS.....	vi
RESUMO.....	vii
1. INTRODUÇÃO.....	01
1.1. Histórico Geral .....	01
1.2. Histórico de Criação da Vila Belga.....	05
1.3. A Vila Belga e a Ferrovia Riograndense no Século XX .....	08
1.4. Técnicas Construtivas.....	11
2. DESENVOLVIMENTO.....	13
2.1. Situação Atual .....	13
2.2. Dificuldades Existentes.....	15
2.3. Soluções Propostas e Sua Eficácia.....	18
3. CONCLUSÕES.....	23
4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	25

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01 – A Vila Belga no início do Século XX.....	06
FIGURA 02 - Planta de situação da Vila Belga, Estação e Cooperativa dos Ferroviários.....	08
FIGURA 03 - Vista panorâmica da rua Ernesto Beck em outubro de 2004.....	10
FIGURA 04 – Edificação no momento do tombamento estadual.....	14
FIGURA 05 – Estado de conservação da edificação em 2003 .....	14
FIGURA 06 – Estado de conservação da edificação em outubro de 2004.....	15

## **RESUMO**

Artigo de Especialização

Curso de Especialização em Conservação e Restauração do Patrimônio Cultural

Universidade Federal de Santa Maria, RS, Brasil

### **PATRIMÔNIO TOMBADO: ESTUDO DE CASO – VILA BELGA**

Autor: Francisco Queruz

Orientador: Caryl Eduardo Jovanovich Lopes

Data e Local de Defesa: Santa Maria, 05 de janeiro de 2005

O presente trabalho tem por objetivo mostrar o estudo de caso sobre o tombamento da Vila Belga, Santa Maria – RS. Apresenta-se o processo de formação do conjunto no contexto de formação do município, a evolução histórica e a sua situação atual. A finalidade do artigo é avaliar o atual estado de conservação das edificações e verificar a eficácia das políticas preservacionistas adotadas e existentes no município. Os resultados encontrados mostram que as políticas existentes não têm sido suficientes para garantir a preservação.

## 1. INTRODUÇÃO

A Vila Belga é um conjunto de edificações residenciais construídas no início do século passado para abrigar os funcionários da companhia arrendatária das linhas férreas. Localiza-se no município de Santa Maria, RS, e permanece como um marco histórico da força do ciclo da viação férrea na cidade e estado.

Durante a última década, suas edificações passaram por processos de tombamento, tanto municipal quanto estadual, reconhecimento portanto do valor que a comunidade santa-mariense vê para a sua história. A extensão do tombamento à escala estadual mostra também a interferência da mancha ferroviária que passava por Santa Maria dentro do contexto estadual na mesma época.

Hoje, o mau estado de conservação das residências é resultado de uma situação comum ao município de falta políticas sustentáveis que garantam a manutenção dos bens e sua preservação para o futuro vindouro.

### 1.1 Histórico Geral

A ocupação do município de Santa Maria iniciou-se em 1797 com a instalação de militares da Segunda Subdivisão da Comissão Demarcadora de Limites de Portugal no local onde hoje se localiza a rua do Acampamento. A partir de então começa a se desenvolver o povoamento, sendo em 1810 edificada a Capela e em 1819 o já curato de Santa Maria da Boca do Monte passa a se constituir no quarto

distrito da Vila Nova de São João da Cachoeira. O primeiro censo do distrito é realizado em 1826 e aponta a existência de mais de dois mil habitantes, excetuando ainda os escravos. Anos depois verifica-se o surgimento do ciclo alemão de povoamento, com a vinda de colonos provindos das primeiras colônias e do 28<sup>o</sup> Batalhão de Estrangeiros, que vem para defender o território contra as forças orientais. A ascensão do distrito era visível, pois já em 1835 o censo contou cerca de 3.100 pessoas.

A Revolução Farroupilha, ocorrida entre 1835 e 1845, trouxe estagnação para grande parte do território riograndense. Essa situação ocorreu também no distrito de Santa Maria da Boca do Monte. Pode-se observar essa desaceleração tanto no comércio de produtos como na contagem da população local.

Em 1837 ocorre a elevação para a categoria de freguesia, e em 16 de dezembro de 1857 a Lei Provincial n<sup>o</sup> 400 proclama a independência administrativa, sob a categoria de Vila. No ano seguinte, com nova contagem de população, voltava a se observar um incremento populacional: eram 5.110 pessoas, com 2.905 na Vila. Em 1865 foram cedidos terrenos para moradores irregulares, sob a condição de que se edificasse nos mesmos. A elevação do título de Vila para Município ocorreu em 6 de abril de 1876, sendo que no ano seguinte chegaram os primeiros imigrantes italianos na região, e alguns anos depois, os libaneses (todos os dados acima citados por LOPES, 2002, p. 109-112).

Conforme o INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA SECRETARIA DA CULTURA DO

RIO GRANDE DO SUL (2002) no estado, o ano de 1872 representou um marco para o desenvolvimento ferroviário. Foi neste ano que o engenheiro J. Ewbank da Câmara apresentou ao governo imperial o “*Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul*” que, apesar do nome, apresentava fins claramente estratégicos. Conforme o próprio CÂMARA (*apud* RIO GRANDE DO SUL. SECRETARIA DA CULTURA. CENTRO DE HISTÓRIA ORAL, 2002, P. 28):

As nossas desguarnecidas fronteiras, acessíveis à invasão em consideráveis extensões; o pequeno exército, disseminado pela vasta extensão de nosso território... são motivos poderosos, que devem influir no ânimo dos poderes do Estado, mostrando a necessidade de construção das linhas férreas estratégicas, sobre os quais tenho emitido a minha humilde opinião.

Esse relato, somado ao próprio percurso pensado para o conjunto de ferrovias (Porto Alegre – Uruguaiana e Rio Grande – Cacequi), mostra a preocupação das administrações da época em garantir suas fronteiras. Assim, a ferrovia chegou em 1883 à Cachoeira e em 1885 à Santa Maria da Boca do Monte, tendo finalmente alcançado Uruguaiana em 1907. Ainda no ano de 1889 é autorizada a construção de uma estrada interestadual, que uniria as cidades de Itararé (SP) e Santa Maria. O direito de construção foi dado ao Engº. João Teixeira Soares, que o renegociou com a *Compagnie de Chemins de Fèr Sud Ouest Brésiliens*, empresa de capital belga. A construção do trecho da ferrovia entre Santa Maria e Cruz Alta foi entregue em 20 de

novembro de 1894, conforme BELTRÃO (1958, p. 96 *apud* SCHLEE, 1999, P. 5):

Festivamente entregue ao tráfego o trecho S. Maria a Cruz Alta da linha férrea S. Maria – Itararé, hoje S. Paulo – Rio Grande. O primeiro trem partiu às 6.30 da manhã, conduzindo autoridades, o dr. Arthur Buffort, diretor da Compagnie de Chemins de Fèr Sud Ouest Bresiliens, o dr. Gustave Vauthier, chefe da construção, o dr. Henrique Pinheiro, fiscal do governo, o empreiteiro Antônio Alves Ramos e convidados. Foram acolhidos calorosamente em Cruz Alta e homenageados com um banquete.

Em 1898, o Império passou o controle das estradas de ferro para concessionárias, que seriam responsáveis pelo funcionamento e ampliação das linhas. A linha Porto Alegre – Uruguaiana foi arrendada para a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, empresa também belga que se interessara no negócio devido ao conhecimento avançado do seu país em ferrovias e aos iminentes lucros que se poderia ter. O planejamento inicial (RIO GRANDE DO SUL - SECRETARIA DA CULTURA - CENTRO DE HISTÓRIA ORAL, 2002) de J. Ewbank da Câmara era transformar São Gabriel e Alegrete em pólos irradiadores da linha ferroviária, mas a decisão da *Compagnie Auxiliaire* de instalar seus escritórios e direção em Santa Maria mudou esse panorama. Junto com as já existentes oficinas da estrada Santa Maria – Cruz Alta, desenvolve-se um conjunto de atividades de apoio para ferroviários. Em 1905, o campo de atuação da companhia aumenta através de um novo contrato, desta vez englobando praticamente todo o estado (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTISTICO DO ESTADO DA SECRETARIA DA CULTURA DO RIO GRANDE DO SUL, 2002).

Conforme ISAIA (1983, *apud* SCHLEE, 1999), o período compreendido entre 1885 e 1905 foi o mais próspero pelo qual Santa Maria já passou. Sua população variou, no período, de 3.000 para 15.000 habitantes, entre os quais funcionários de origem francesa e belga. São vários os indicadores que mostram a evolução pela qual passou a cidade nessa época, entre os quais cita-se: publicação de vários periódicos, iluminação elétrica, surgimento do Hospital de Caridade, telefonia, entre outros. Somado a isso, também se observa a mudança de perfil urbano, agora voltado aos benefícios que a ferrovia trouxe, como a instalação de hotéis e restaurantes nas áreas próximas a gare.

## 1.2 Histórico de Criação da Vila Belga

Segundo LOPES (2001), a Vila Belga é um conjunto de edificações com fins residenciais, construído pela *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* para seus funcionários a partir do ano de 1907 (Figura 1). O local escolhido para a implantação das edificações era próximo à própria estação, em gleba comprada em 1905 de Osvaldo Frederico Beck. A autoria dos projetos foi atribuída a Gustave Vauthier, então diretor da empresa belga e era constituído de 83 residências unifamiliares. Vauthier era engenheiro nascido e formado em Bruxelas, e já havia adquirido muita experiência em várias regiões do Brasil.



Figura 1 – A Vila Belga no início do Século XX. Fonte: LOPES, 2002.

A vila foi o segundo conjunto habitacional do estado voltado à classe operária, fato que demonstrava a preocupação da empresa com seus funcionários. As edificações apresentavam-se, na maioria, organizadas geminadas. Possuíam boa qualidade construtiva e, apesar de terem poucas variações de partido, apresentavam resultado formal muito rico. Ainda sobre isso expõe SCHLEE (1998, P. 4):

Na vila Belga, a diferenciação entre as unidades não ocorre apenas através da diversidade tipológica, mas também através de um inteligente e expressivo jogo de detalhes arquitetônicos... Trabalhando com apenas os arremates das aberturas (relevos em massa), com as pilastras...e com o soco de cada construção...foi obtida uma diferenciação tal, que é impossível falar em duas residências iguais em todo o conjunto...

ROCHA (2000) propõe que os projetos de Vauthier poderiam ter sido apoiados na obra de *Luis Cloquet*, chamada *Traité d'Architecture*. O *Traité* era formado de um conjunto de livros, inéditos até então, que continham uma série de princípios inovadores, tanto sanitaristas, quanto projetuais. A existência de um exemplar daquele conjunto de livros nos arquivos da Cooperativa dos Ferroviários não pode ser tida como uma prova da ligação de Luis Cloquet com a Vila Belga, mas Rocha observa que vários dos princípios propostos no livro estão materializados nas construções. Isto demonstra, no mínimo, um senso muito aguçado da arte projetual por parte de Vauthier.

Ainda em relação às técnicas construtivas adotadas na vila, pode ser observado que os materiais utilizados eram correntes na região, não se constituindo portanto em um marco para a construção santa-mariense. Contudo, vale lembrar que as edificações não foram construídas para servir como residência aos funcionários dos mais altos escalões. Eram as moradias de funcionários com posição de algum destaque administrativo dentro da empresa, como maquinistas, engenheiros, capatazes, fiscais e inspetores, entre outros. Após a finalização da primeira etapa da construção, que durou cerca de um ano, mais residências foram construídas, tendo-se registros de algumas entregues até o ano de 1954 (Figura 2).



Novamente conforme relata o INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA SECRETARIA DA CULTURA DO RIO GRANDE DO SUL (2002), durante a Primeira Guerra Mundial, a busca interna pelas ferrovias como meio de transporte de cargas aumentou muito, conseqüência do aumento freqüente de exportação de gêneros dos mais diversos tipos para o exterior. As empresas de origem belga haviam se endividado e os seus controles acionários acabaram nas mãos do truste americano Brazil Railway Company, mas os serviços prestados por esta última não atendiam aos interesses da população usuária. Tarifas altas e maus serviços prestados, entre outros, culminaram na intenção antiga do governo do estado – ele encampa as ferrovias, criando a Viação Férrea do Rio Grande do Sul - VFRGS.

A VFRGS administra e investe em novos ramais e mais qualidade de serviços até o final da década de 1950, quando o Governo Jucelino Kubitschek cria a Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, que por sua vez passa a administrar as ferrovias gaúchas. A década de 1960 é marcada pela sucessiva inversão de investimentos das ferrovias para as rodovias. A situação vai se agravando a ponto de, ao longo das décadas, começar a se reduzir a quantidade de passageiros nos trens.

A década de 1990 é decisiva para este processo de desmobilização. O governo federal, dentro de um processo de “enxugamento” da máquina estatal, privatiza uma série de empresas das mais diversas áreas, como telecomunicações e siderurgia (Vale do Rio Doce). A malha ferroviária da VFRGS é cedida, em 1997, e por

um prazo de 30 anos, para a empresa Ferroviária Sul Atlântico (Figura 3).



Figura 3 – Vista panorâmica da rua Ernesto Beck em outubro de 2004.  
Fonte:Acervo do autor.

Durante todo este tempo, as moradias estavam servindo aos funcionários da rede ferroviária. A partir de dado momento (indeterminado por não ter sido encontrado em nenhuma bibliografia consultada) os moradores passaram a pagar aluguel para utilizar as residências, mas a opinião de antigos moradores era de que o valor pago era baixo, e não comprometia os rendimentos familiares (RIO GRANDE DO SUL - SECRETARIA DA CULTURA - CENTRO DE HISTÓRIA ORAL, 2002).

Em 1988, a Lei Municipal 2983/88 passa a considerar a Vila Belga patrimônio histórico e cultural do município de Santa Maria (SCHLEE, 1999), representando uma vitória da comunidade, que

nesse momento já percebia o valor do patrimônio. Posteriormente, em junho de 1996 é decretado o tombamento provisório da vila, e em agosto de 97, o definitivo. O tombamento compreende então a manutenção da volumetria das casas, sendo mais restritiva às elevações voltadas para a via pública e para as laterais visíveis a partir da mesma. Além disso, restringe a edificação ou alteração nas edificações nos lotes que compreendem o entorno da área. Em 2000, a Secretaria de Estado da Cultura decreta o tombamento da Vila Belga, junto com a Estação Férrea, seu largo e a Escola Estadual Manoel Ribas, então na esfera estadual.

#### 1.4 Técnicas Construtivas

As edificações possuem como técnica construtiva para as paredes externas e divisória, entre economias, a alvenaria de blocos cerâmicos maciços unidos por argamassa de areia e cal. O reboco utilizado tanto internamente quanto externamente também é constituído de areia e cal (LOPES, 2001). As paredes internas de divisão dos compartimentos são em madeira (como as residências mudavam de moradores, isso facilitava adaptações de leiaute). A cobertura era originalmente constituída de telhas cerâmicas do tipo capa e canal, com estrutura em madeira. Atualmente, grande parte, encontra-se coberta por chapas de zinco ou telhas de fibrocimento. O escoamento das águas da parte da cobertura voltada para o

alinhamento se dá através de uma calha metálica. O acabamento da parte superior da fachada frontal ocorre com a presença de um pequeno beiral trabalhado.

Conforme a predisposição do terreno, há ou não a presença de porões. A porção inferior das paredes das edificações, que fica abaixo da cota dos pisos recebe diferenciação em espessura e acabamento (presença de soco). Os forros e pisos são constituídos de madeira, sendo que a ventilação desses últimos é viabilizada através da criação de gateiras nas fachadas de praticamente todas as edificações.

As aberturas são em madeira e as molduras desses mesmos vãos, assim como demais ornamentos, são em argamassa saliente. As portas possuem bandeira ou janela móvel e as janelas possuem, externamente, vidros com fechamento tipo guilhotina, contendo internamente, postigos. Os peitoris e pilastras são feitos em alvenaria e posteriormente rebocados.

Como já citado, as técnicas construtivas utilizadas foram adaptadas para corresponder aos materiais disponíveis na região. Assim, percebe-se que os materiais das residências não se diferenciavam dos utilizados nas demais edificações de boa qualidade da região na mesma época (conforme QUERUZ, SALAMONI E DESSUY, 1998).

## 2. DESENVOLVIMENTO

### 2.1 Situação Atual

A data de 13 de novembro de 1997 marcou e ajudou a escrever a história recente da Vila Belga. Foi nesta data que os moradores compraram, da RFFSA, por meio de leilão, as residências onde já moravam. A situação representou uma vitória para os usuários, que tinham dúvidas sobre a futura ocupação da área (RIO GRANDE DO SUL - SECRETARIA DA CULTURA - CENTRO DE HISTÓRIA ORAL, 2002). No leilão, praticamente todos os compradores eram moradores das residências e os poucos que não eram tinham um passado intimamente ligado com as ferrovias. As vendas ocorreram mediante pagamento à vista ou através de financiamento.

De 1997 até os dias de hoje, percebe-se que pouco mudou para melhor no local. O estado de conservação das residências, agora na mão de seus proprietários, não melhorou (Figuras 4, 5 e 6). Observa-se o descaso em algumas residências e mesmo desconhecimento das normativas relacionadas ao tombamento. A partir de agora discorre-se sobre algumas das razões para o abandono atual.

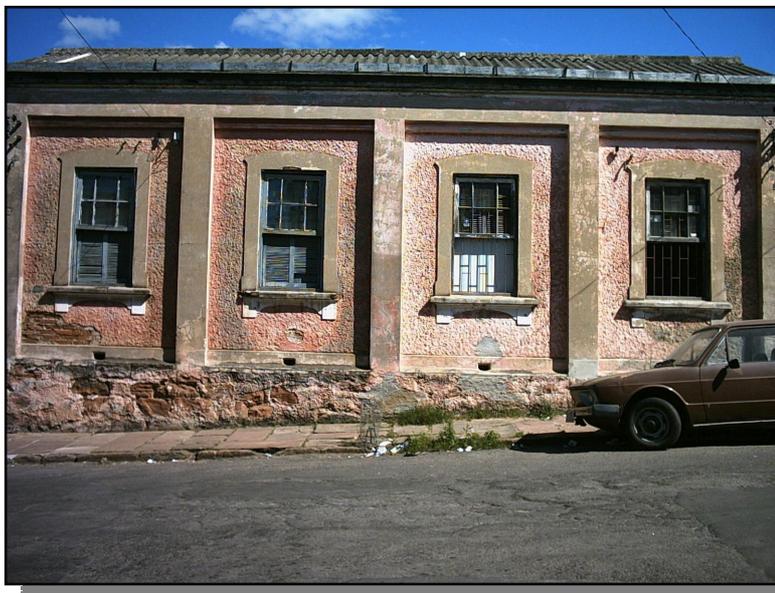


Figura 4 – Edificação no momento do tombamento estadual. Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA – SECRETARIA DE MUNICÍPIO DE PLANEJAMENTO, 2003, *apud* IPHAE, 2000. – Foto: BELTRAMI, 2000.

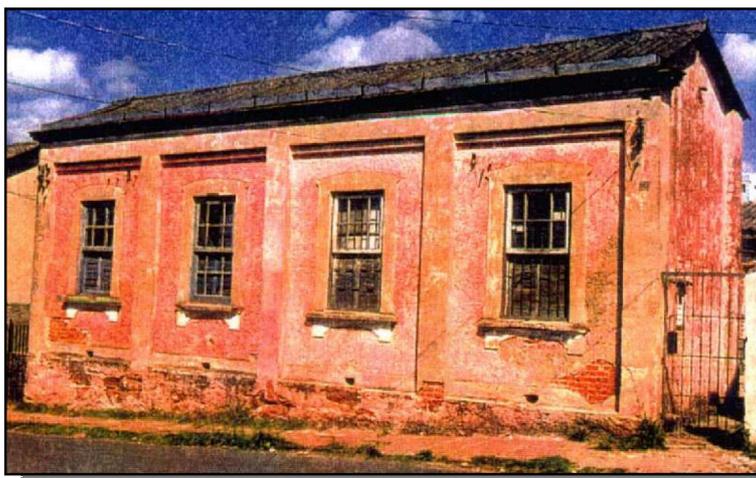


Figura 5 – Estado de conservação da edificação em 2003. Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA – SECRETARIA DE MUNICÍPIO DE PLANEJAMENTO, 2003. Foto: WOLLE, 2003.



Figura 6 – Estado de conservação da edificação em outubro de 2004. Fonte: Acervo do autor.

## 2.2 Dificuldades Existentes

As dificuldades relacionadas à manutenção e revitalização da área são encontradas nas diversas esferas envolvidas com o próprio patrimônio em questão, e advém desde a época da transferência dos imóveis para os moradores. Inicialmente, analisa-se a questão do nível econômico dos moradores que habitam o local. Trata-se, em geral, de ferroviários aposentados e descendentes destes que não possuem alto valor aquisitivo. Sabe-se que não obrigatoriamente a reabilitação das residências significa alta demanda de recursos, mas mesmo assim costuma apresentar um alto custo para pessoas que não possuem verbas próprias para investir nas habitações.

Complementar a este contexto, observa-se que a maneira como o leilão de venda das residências foi realizado trouxe

conseqüências negativas. Grande parte dos moradores optou por realizar o pagamento dos imóveis de maneira financiada. A Associação de Moradores da Vila Belga solicitou ao agente financiador, no caso a Caixa Econômica Federal, que os prazos para pagamento fossem de aproximadamente de 180 meses. Porém o prazo máximo dado para o pagamento foi de 60 meses, um terço do prazo solicitado, o que gerou oneração excessiva no valor de cada parcela. As conseqüências que os altos valores trouxeram foram a inadimplência nos pagamentos, por parte de uns, e o engessamento dos recursos disponíveis para manutenção e recuperação das casas, por parte de outros (CONCEIÇÃO, 2004).

Analisando-se a problemática sob outro ponto de vista, o do poder público, observa-se que a situação não é melhor. A Prefeitura Municipal de Santa Maria, apesar das tentativas de quebrar a inércia existente, mostra-se incapaz, com as ferramentas que tem, de exercer com eficiência seu papel de órgão gerenciador e incentivador de políticas de apoio ao patrimônio municipal. Os problemas do poder municipal podem ser divididos em dois grupos: o primeiro diz respeito à ausência de representatividade e expressão da Diretoria de Patrimônio, que tenta, dentro de suas possibilidades, ser eficiente. Porém possui poucos funcionários, ausência de estrutura física e não apresenta definição clara de atividades em relação ao provimento de salvaguarda do patrimônio, a princípio sob sua responsabilidade. Por outro lado, não existe um setor eficiente de captação de recursos e subsídios para a implementação de políticas de preservação e recuperação do patrimônio edificado. Ainda dentro da esfera

municipal pode-se constatar que o conjunto de legislações existentes não consegue apoiar de maneira sustentável o patrimônio, como as políticas do plano diretor ainda em vigor, e mesmo a lei municipal que versa sobre a criação da ferramenta de solo criado (QUESADA, 2004).

No contexto estadual, imaginava-se que o tombamento pelo IPHAE (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado), que gerou maior reconhecimento, trouxesse também novas divisas que pudessem ser diretamente investidas na revitalização da área. Esta suposição está assentada em uma das competências que o Departamento de Patrimônio Histórico e Artístico, Museus e Arquivos da Secretaria de Estado da Cultura têm instituído pelo Decreto Estadual Nº 37.318, de 1997: “*identificar fontes de recursos para a elaboração e desenvolvimento de projetos nas áreas de sua atuação*”.

Essa suposição não se confirmou, pelo menos para a Vila Belga. Percebe-se que a postura do órgão estadual, nesse caso, é de desconhecimento e incapacidade de atuação, já que também não possui infra-estrutura nem tampouco recursos humanos específicos que fiscalizem a área. A Escola Manoel Ribas, também tombada junto com o resto da mancha ferroviária e hoje sob responsabilidade do Governo do Estado, foi totalmente restaurada e ampliada entre os anos de 1997 e 1998 (Obra de restauro realizada sob a responsabilidade de Ana Maria Bones Beltrami – IPHAE - e Carlos Max Moreira Maia - Secretaria de Obras Públicas do Estado, publicado em MULLER e LOPES, 2001).

## 2.3 Soluções Propostas e Sua Eficácia

Algumas tentativas de revitalização do sítio em questão vêm ocorrendo já há algum tempo sob a forma de incentivos, mas não têm apresentado a eficácia necessária para realmente impulsionar as operações de restauração e salvaguarda das edificações e sua memória. Existem também algumas propostas para alavancar o funcionamento desejado para a área, que serão discutidos a seguir. Iniciando pelos incentivos já concedidos, eles são de ordem municipal e se restringem ao apoio técnico para preservação dos bens (feito de maneira extra-oficial pela boa vontade de parte dos funcionários) e à isenção de 75 % do valor do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), conforme o inciso 3º do artigo 7º do Código Tributário do Município (LEI COMPLEMENTAR 002 / 01 ,de 28/12/2001):

§ 3º - Mediante requerimento, poderão beneficiar-se do **desconto de 75% (setenta e cinco por cento)**, no valor do imposto:

I- as áreas de preservação ambiental, os sítios arqueológicos e paleontológicos devidamente reconhecidos e os imóveis onde exista árvore tombada;

II- **os imóveis tombados como patrimônio histórico ou cultural do Município, desde que preservados e restaurados.** (meu grifo).

Percebe-se que esta redução no valor dos tributos, que deveria ter como objetivo garantir ao proprietário maior acumulação de recursos para viabilizar a manutenção de sua residência, não funciona. Na maioria das vezes é gasto com outros encargos – como por exemplo o pagamento do financiamento.

Na área da educação patrimonial, diversas entidades da sociedade tem trabalhado para ampliar, tanto entre os moradores quanto na população em geral, a conscientização com os bens do município, especialmente em relação a Vila Belga. Observa-se que é crescente a noção patrimonial entre os moradores como descendentes da cultura ferroviária. Iniciativas como a publicação *Memória Cidadã – Vila Belga* (RIO GRANDE DO SUL - SECRETARIA DA CULTURA - CENTRO DE HISTÓRIA ORAL, 2002), do governo estadual, e os contínuos e incansáveis estudos realizados pela Universidade Federal de Santa Maria, principalmente pelo curso de Arquitetura e Urbanismo, têm ajudado na valorização dessa consciência patrimonial.

As proposições em processo de discussão na Câmara de Vereadores de Santa Maria podem vir a alterar a situação de morosidade dos incentivos ao patrimônio edificado no município. Trata-se da proposição do novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA), que pode vir a alterar substancialmente algumas políticas ligadas ao patrimônio no município. Conforme emenda constitucional, recentemente aprovada na Câmara de Deputados do Estado (EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 45, DE AGOSTO DE 2004, P. 1), todos os planos diretores municipais deverão dispor sobre a proteção do patrimônio histórico :

Art. 1º - O parágrafo único do art. 223 da Constituição do Estado passa a vigorar com a seguinte redação:

Parágrafo único - Os planos diretores e as diretrizes gerais de ocupação dos territórios municipais disporão, necessariamente, sobre a proteção do patrimônio histórico e cultural.

Portanto, o PDDUA de Santa Maria atende a esta nova obrigação estadual e dispõe de uma série de políticas para a viabilização do patrimônio municipal. As proposições feitas pela Secretaria de Município do Planejamento – Diretoria de Planejamento Urbano (SEPLAN/DPU) – propõem a criação da chamada Zona do Centro Histórico. Esta área manteria o alto índice de aproveitamento (IA), e liberaria a taxa de ocupação (TO) ao mínimo necessário para garantir ventilação e iluminação das áreas. O alto IA teria o único objetivo de viabilizar outra ferramenta do qual o plano faz uso, o Solo Criado. Este último funciona com a venda do excesso não utilizado do primeiro para outras Zonas do município que aceitariam o aumento do índice construtivo. A aplicação dessas ferramentas na Vila Belga traria a possibilidade de injeção pontual de uma grande quantidade de recursos, que seriam então destinados ao pagamento de dívidas, viabilização de políticas de preservação dos bens e para os proprietários.

Ainda referente ao novo plano diretor, outra ferramenta interessante, desde que utilizada com bom senso, é o direito de transferência do espaço aéreo. Esta ferramenta possibilita a venda, ao lote lindeiro, do excesso de espaço deixado entre a edificação tombada e o limite dos lotes, desde que não ultrapasse o próprio limite de quem está edificando. Dessa forma possibilita a venda, dentro do permitido, dos limites de afastamento lateral exigidos pelo próprio plano e proporcionais a altura da nova edificação, desde que não signifique a perda de uma visual reconhecida e dos afastamentos mínimos.

A preservação do patrimônio edificado é uma postura que, em todo o mundo, costuma receber incentivos e apoio dos mais diversos setores. Na realidade de Santa Maria, esse tipo de postura ainda não pode ser observado. Porém existem alguns planos de cooperação internacional que oferecem a troca de informações em seminários e oficinas, podendo ser bastante úteis para a Vila Belga. É o caso do Atelier SIRCHAL (Seminário Internacional sobre a Revitalização dos Centros Históricos na América Latina), um programa realizado em cooperação entre o governo francês e o brasileiro, viabilizado pela Caixa Econômica Federal. Trata-se de um seminário voltado a análise de determinado sítio, gerenciado por técnicos nacionais e internacionais, e com a participação da comunidade local, com o objetivo de levantar estratégias, ações e parceiros para viabilizar a reabilitação de áreas centrais urbanas. Segundo COELHO (sem data, P. 1):

O objetivo principal dos estudos é a análise da viabilidade de operações imobiliárias de reabilitação do acervo imobiliário, disponível para fim residencial nos centros de nossas cidades. Os estudos são realizados pelo poder local, com acompanhamento da CAIXA. O Governo Francês participa com assessoria de especialistas do Pact-Arim... instituição francesa não governamental, especializada em ações de reabilitação de imóveis habitacionais privados.

Este tipo de atividade, já realizado em cidades brasileiras como Sabará (MG) e Pelotas (RS) pode representar um marco na maneira como a sociedade em questão pode analisar seus bens, aplicando a eles uma visão mais empreendedora. Ainda como proposição entende-se necessária a discussão a respeito do estudo de

circulação viária nos sítios históricos de Santa Maria, principalmente no entorno da Vila Belga. Conforme já relatado pelo IPHAE (2000, P. 12), Conclusões e Diretrizes, Item 2:

A trepidação ocasionada pelo intenso movimento dos ônibus causa fissuras nos prédios e danos a pavimentação. Ficou constatado que por esta grande movimentação à rua Ernesto Beck, principalmente, possui asfalto com muitos danos e as casas apresentam fissuras, além do ruído excessivo causado por esta atividade...Por isso, propomos:...retirada do terminal de ônibus da área...

As diretrizes apresentadas acima são bastante claras no que diz respeito aos danos causados as edificações pela circulação de transporte coletivo municipal. Porém deve-se observar que não são apenas os ônibus (que hoje não atravessam mais o sítio pela rua Ernesto Beck) que prejudicam o sítio, mas diversas atividades desenvolvidas no entorno imediato, como um posto de distribuição de combustíveis e mesmo as empresas instaladas nos antigos galpões, vizinhos às residências, ambos indutores de fluxo de veículos pesados na área. O terminal de ônibus continua funcionando no local, mantendo alto tráfego durante todas as horas do dia. Essas observações vêm a reafirmar a necessidade, dentro de um curto espaço de tempo, de viabilizar um plano de circulação viária que proteja a área de vibrações e ruídos causados por estes tipos de veículo.

### 3 CONCLUSÕES

A análise desenvolvida sobre a atual situação da Vila Belga traz a tona algumas preocupações antigas relacionadas ao patrimônio tombado em Santa Maria.

A parcela da sociedade responsável pelos investimentos na área de patrimônio, observando hoje a situação dos bens tombados no município, especialmente a vila, pode estar tomada de certo receio quanto a real eficácia de seus atos. Visões de uma legislação antiquada trazem, ainda para hoje, a idéia de que o patrimônio tombado é um bem que possui grandes responsabilidades e obrigações, e muito pouco retorno. Partindo-se do princípio que, como já dito, a população que vive nas residências em questão possui, de maneira geral, baixa renda, faz-se necessária que a manutenção também se dê atrelada ao incentivo financeiro. Logo, pode-se considerar que boa parte da responsabilidade sobre o atual estado e sobre as políticas de conservação é dos poderes municipal e estadual.

As propostas apresentadas pelo município à sociedade, bastante debatidas, e que estão em processo de aprovação no poder legislativo municipal, mostram que existe a possibilidade de reversão neste quadro de abandono. A nova legislação parece ser bastante centralizadora, exigindo uma postura coerente e balizadora do poder público para garantir a eficácia das diretrizes propostas. A contrapartida que o poder executivo municipal deve passar a apresentar é uma boa infra-estrutura, tanto física quanto pessoal, para

garantir o satisfatório funcionamento, diferentemente do que ocorre hoje.

Considera-se necessário também viabilizar os meios para alavancar convênios, tanto para conscientização como para revitalização dos bens municipais. A viabilização dessas políticas, tanto na esfera municipal quanto estadual, pode se dar através da ligação do poder público com as entidades de ensino superior, que ofereçam a tecnologia e mão-de-obra qualificada para a descoberta de soluções que visem a preservação, quanto através da ligação com instituições que invistam recursos na preservação a fim de divulgar suas intenções de auxiliar a comunidade.

Por fim, é importante lembrar que as experiências bem sucedidas no Brasil relacionadas à preservação de patrimônio edificado partem de programas muito bem estruturados de conscientização e engajamento junto a comunidade. Ao contrário, as tentativas de valorização não encontram respaldo e acabam por perder o incentivo dos membros que as viabilizam.

#### 4 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Emenda Constitucional Nº 45**. Porto Alegre: Sistema LEGIS, 2004, P. 1.

\_\_\_\_\_. **Decreto Nº 37.317**. Porto Alegre: Sistema LEGIS, 1997. P. 1.

COELHO, Laís. **Estudos de Viabilidade de Reabilitação de Imóveis Residenciais**. Disponível em < [https://webp.caixa.gov.br/urbanização/sitios/governo\\_frances.htm](https://webp.caixa.gov.br/urbanização/sitios/governo_frances.htm)>. Acesso em 15/10/2004, P. 1.

CONCEIÇÃO, Paulo. **Entrevista**. Santa Maria, 2004. Não publicado.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA SECRETARIA DA CULTURA DO RIO GRANDE DO SUL. **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul. Inventário das Estações: 1874 – 1959**. Porto Alegre: Palotti, 2002, P.19-25.

\_\_\_\_\_. **Parecer Técnico IPHAE Nº 21/00** . Porto Alegre, 2000, P. 12.

LOPES, Caryl E. J. **A Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil e a Cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul, Brasil.** Tese de Doutorado. Barcelona, Espanha: Universidade Politécnic da Catalunha, 2002, P. 109-112.

\_\_\_\_\_. **A Vila Belga.** In: Anais do Seminário: Território, Patrimônio e Memória. Porto Alegre: ICOMOS; Santa Maria: UFSM, 2001, P. 122-155.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA. SECRETARIA DE MUNICÍPIO DO PLANEJAMENTO. **Laudo de Vistoria Técnica - em resposta do Ofício nº 476-110-02/2003.** Santa Maria, 2003.

QUERUZ, F., SALAMONI, G., DESSUY, F. **Levantamento de Edificação Realizado para a Disciplina de Projeto de Arquitetura VI.** Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFSM. Santa Maria, 1998. Não publicado.

QUESADA, Priscila Terra. **Entrevista.** Santa Maria, 2004. Não publicado.

RIO GRANDE DO SUL. SECRETARIA DA CULTURA. CENTRO DE HISTÓRIA ORAL. **Memória Cidadã: Vila Belga.** Secad/CHO – Porto Alegre, 2002, P. 38, 82-83.

ROCHA, R. **A Vila Belga e o Traité de Louis Cloquet**. In: Programa de Preservação e Revitalização da Mancha Ferroviária de Santa Maria, Volume 7. Santa Maria, 2000.

SCHLEE, Andrey. **Processo de Tombamento da Vila Belga**. Santa Maria, 1996.

\_\_\_\_\_. **Proposta de Legislação Para a Manutenção da Vila Belga**. Santa Maria, 1998, P. 4.

\_\_\_\_\_. **Processo de Tombamento da Estação Ferroviária de Santa Maria**. Santa Maria, 1999.