

Dialogando sobre educação, cidade e seus territórios

Dialoguing about education, the city, and its territories

Dialogando sobre educación, ciudad y sus territorios

Jéssica Silva do Nascimento¹  

Marcio Tascheto da Silva²  

Fernanda Figueira Marquazan³  

Resumo

Este artigo explora como a cidade e seus territórios podem atuar como potenciais educadores ou [des]educadores. O estudo faz parte de um projeto de pesquisa vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Ensino de Humanidades e Linguagens, em nível de Mestrado, da Universidade Franciscana, localizada no município de Santa Maria, Rio Grande do Sul. A pesquisa investiga a relação entre Cidades Educadoras, territórios educativos e aprendizagem, com foco no território da Gare da Viação Férrea de Santa Maria. Ligado à Rede UniTwin UNESCO - Cidade que Educa e Transforma, o estudo adota uma abordagem qualitativa, baseada em pesquisa bibliográfica e documental. Conclui-se que a Gare possui um potencial educativo significativo, podendo se tornar um território de aprendizagem ao resgatar sua história, preservar o patrimônio, melhorar as interações sociais, retomar sua identidade e oferecer atividades artístico-culturais. Essas iniciativas ampliam a aprendizagem e potencializam o desenvolvimento infantil, por meio de pedagogias urbanas.

Palavras-chave: aprendizagem; Cidades Educadoras; Gare da Viação Férrea; território educativo.

Abstract

This article explores how the city and its territories can act as potential educators or [mis]educators. The study is part of a research project linked to the Postgraduate Program in Teaching Humanities and Languages, at the Master's level, at Universidade Franciscana, located in the municipality of Santa Maria, Rio Grande do Sul. The research investigates the relationship between Educating Cities, educational territories, and learning, focusing on the territory of the Santa Maria Gare Railway Station. Connected to the UNESCO UniTwin Network - City that Educates and Transforms, the study adopts a qualitative approach, based on bibliographic and documentary research. It concludes that the Station has significant educational potential, as it can become a learning territory by reclaiming its history, preserving heritage, improving social interactions, restoring its identity, and offering artistic and cultural activities. These initiatives enhance learning and empower childhood development, through urban pedagogies.

Keywords: learning; Educating Cities; Gare the Railway Station; educational territory.

Resumen

Este artículo explora cómo la ciudad y sus territorios pueden actuar como potenciales educadores o [des]educadores. El estudio es parte de un proyecto de investigación vinculado al Programa de Postgrado en Enseñanza de Humanidades y Lenguas, a nivel de Maestría, de la Universidade Franciscana, ubicada en el municipio de Santa Maria, Rio Grande do Sul. La investigación investiga la relación entre Ciudades Educadoras, territorios educativos y aprendizaje, con un enfoque en el territorio de la Gare Estación de Ferrocarril de Santa Maria. Vinculado a la Red UniTwin UNESCO - Ciudad que Educa y Transforma, el estudio adopta un enfoque cualitativo, basado en investigación bibliográfica y documental. Se concluye que la Gare Estación tiene un potencial educativo significativo, pudiendo

¹ Universidade Franciscana, Santa Maria/RS – Brasil.

² Universidade Franciscana, Santa Maria/RS – Brasil.

³ Universidade Franciscana, Santa Maria/RS – Brasil.

convertirse en un territorio de aprendizaje al rescatar su historia, preservar el patrimonio, mejorar las interacciones sociales, retomar su identidad y ofrecer actividades artístico-culturales. Estas iniciativas amplían el aprendizaje y potencian el desarrollo infantil, a través de pedagogías urbanas.

Palabras clave: aprendizaje; Ciudades Educadoras; Gare Estación de Ferrocarril; territorio educativo.

Introdução

Ao dialogarmos sobre a cidade e o urbano, rapidamente nos vêm à mente as cidades em que residimos, conhecemos, trabalhamos, passeamos, reencontramos amigos, ou mesmo aquelas que aspiramos conhecer pelas oportunidades que nos oferecem. As cidades são palco de momentos significativos em nossas vidas. Nelas, estabelecemos relações com as pessoas que ali circulam e habitam, aprendemos, nos desenvolvemos e temos a chance de exercer nossa cidadania, formando-nos enquanto cidadãos. Nesse cenário, criamos memórias que se tornam parte da nossa história de vida e, a partir dessas experiências, construímos nossa identidade.

Entretanto, a cidade não se resume apenas às suas edificações. Ela é composta por pessoas que, ao mesmo tempo em que a constroem, são moldadas por ela em seu cotidiano. Pessoas que trabalham, vivem, sentem, circulam, habitam, descobrem e aprendem. Crianças, adultos, todos são capazes de criar e ressignificar seus territórios. Como aponta Sennett (2018), há uma distinção entre o espaço construído e o habitado: o primeiro refere-se à estrutura urbana, enquanto o segundo abrange o que os habitantes conseguem propor e praticar naquele local. Em outras palavras, existe uma diferença entre fazer e viver a cidade.

Essa ideia de construção da cidade remete ao surgimento do próprio conceito de urbanização. Segundo Rolnik (1995), a cidade surgiu a partir do processo de sedentarização dos seres humanos, que, para plantar, precisavam garantir o domínio permanente de um território para sua sobrevivência. Portanto, o surgimento das cidades está intrinsecamente ligado à organização da vida social, à gestão da produção coletiva e, conseqüentemente, à sua dimensão política.

À medida que as cidades se expandiram, o “[...] espaço urbano deixou assim de se restringir a um conjunto denso e definido de edificações para significar, de maneira ampla, a predominância da cidade sobre o campo” (Rolnik, 1995, p.12). Esse processo de expansão inclui periferias, distritos industriais e vias, que, progressivamente, reduzem as zonas agrícolas em um movimento contínuo de urbanização.

Além disso, Perec (1974, p. 85-86), destaca que “crescemos nestas cidades. É nas cidades que respiramos. Quando tomamos o trem, é para ir de uma cidade à outra. Não há nada de desumano em uma cidade, senão nossa própria humanidade”. Assim, percebemos que a cidade só se torna cidade a partir do movimento, circulação e necessidades das pessoas, bem como suas práticas sobre o espaço habitado. A cidade se constrói com e pelas pessoas, transcendendo a simples construção física de prédios e ruas. Ela surge da necessidade humana de garantir a sobrevivência e de viver coletivamente.

Todavia, os aspectos positivos ou negativos das cidades são frutos das ações humanas que moldam e influenciam o ambiente urbano. A qualidade de vida na cidade reflete as interações entre o meio e as pessoas que compõem a sociedade. Para humanizar a cidade, precisamos refletir sobre atitudes que possam contribuir positivamente para o espaço urbano. Essas mudanças podem ser promovidas por meio da educação, seja em ambientes formais, informais ou não formais.

Dentro dessa perspectiva, Rolnik (1995) argumenta que a cidade pode ser vista como um ímã magnético que atrai, concentra e reúne pessoas, necessitando de uma estrutura política organizada para mantê-la funcional. No entanto, vivemos um processo inverso, no qual a arquitetura do isolamento se torna comum, fomentando o sentimento de solidão, especialmente em espaços como condomínios fechados ou apartamentos. Essa segregação espacial reflete questões econômicas, políticas, sociais e culturais. Segundo Lefebvre (2001), esses territórios revelam relações de poder e identidades diversas. Nesse contexto, o direito à cidade é, acima de tudo, o direito de vivê-la ativamente, de forma democrática, acessando-a física, social e politicamente, e participando de sua transformação.

Refletir sobre a cidade, portanto, é um desafio complexo, mas enriquecedor, pois ela pode ser analisada sob diferentes perspectivas. Freitag (2006) propõe uma abordagem interdisciplinar ao explorar os olhares de sociólogos, arquitetos, antropólogos e urbanistas. Esses autores nos instigam a pensar a cidade por meio da educação, considerando que os territórios urbanos têm o potencial tanto de educar quanto de deseducar seus habitantes, dependendo de como são utilizados no cotidiano.

Foi nos anos 1970, com o Relatório Faure⁴, que surgiu o termo Cidades Educativas, sistematizando um conjunto de experiências urbanas resultantes de lutas sociais e teorias acadêmicas. Esse conceito conecta a cidade à educação como um processo contínuo e ao longo da vida. Nesse cenário, a educação se expande para incluir outros territórios, além dos tradicionais, como espaços potenciais de aprendizagem e integração entre os cidadãos.

Posteriormente, em 1990, durante o primeiro Congresso das Cidades Educadoras, realizado em Barcelona, na Espanha, foi elaborada a Carta das Cidades Educadoras, que destaca o direito de viver em uma cidade onde a educação seja o alicerce do desenvolvimento dos cidadãos. A Carta das Cidades Educadoras (AICE, 2020), entende a educação como um elemento fundamental para guiar as políticas urbanas e promover a transformação social.

Na perspectiva da Carta das Cidades Educadoras,

[...] a educação transcende as paredes da escola para impregnar toda a cidade. Uma educação para a cidadania, na qual todas as administrações assumem a sua responsabilidade na educação e na transformação da cidade num espaço de respeito pela vida e pela diversidade (AICE, 2020, p. 4).

⁴ Relatório UNESCO sobre a educação capitaneado por Edgar Faure, em 1972.

Assim, o objetivo é criar uma comunidade na qual a cidadania seja livre, solidária, responsável e capaz de respeitar e conviver com as diferenças de forma pacífica. Isso contribui para inovar, partilhar, aprender, enriquecer e tornar a vida mais digna e segura para todos os que habitam e constroem suas histórias de vida na cidade.

Nesse sentido, espaços não institucionais, como praças, parques, quadras em quartéis, bibliotecas, ruas e associações comunitárias, tornam-se possíveis territórios educativos. Eles oferecem experiências e aprendizagens variadas aos cidadãos, promovendo integração entre gerações e atividades de lazer, cultura e saúde, enriquecendo a vida das pessoas e, em alguns casos, gerando trabalho e movimentando a economia local.

Nosso estudo está inserido em um projeto de pesquisa vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Ensino de Humanidades e Linguagens (PPGEHL), em nível de Mestrado, da Universidade Franciscana, em Santa Maria (SM), Rio Grande do Sul (RS). O objetivo é explorar como a cidade e seus territórios podem atuar como potenciais educadores ou [des]educadores. A pesquisa investiga a relação entre Cidades Educadoras, territórios educativos e aprendizagem, com foco no território da Gare⁵ da Viação Férrea de Santa Maria, analisado como um possível território educativo, integrado ao Distrito Criativo (DC) Centro-Gare da cidade.

Adotamos uma abordagem qualitativa, baseada em pesquisa bibliográfica e documental, dialogando com autores como Rolnik (1995), Singer (2015) e Sennett (2018), além de documentos como a Carta das Cidades Educadoras (AICE, 2020) e o Plano de Ação do Distrito Criativo Centro-Gare (2022).

Também integramos a Rede UniTwin UNESCO⁶ – Cidade que Educa e Transforma, uma iniciativa do Programa de Cooperação Internacional da Rede Internacional Cidade que Educa e Transforma (RICET), liderada pelo Instituto Superior de Educação e Ciências Lisboa (ISEC-Lisboa), que reúne 20 instituições de ensino superior do Brasil, Portugal e Guiné-Bissau. A Universidade Franciscana faz parte deste programa, que reflete sobre como utilizar os espaços públicos como territórios de aprendizagem, focando na produção de conhecimentos sobre as diversas experiências educativas na cidade.

A relevância do tema decorre do fato de que todos estamos inseridos em uma sociedade e cidade onde, como cidadãos, temos o direito de exercer nossa cidadania e ocupar os espaços públicos, bem como o dever de contribuir para tornar esses locais melhores para se viver. Assim como construímos a cidade, também somos moldados por ela. Portanto, é fundamental ampliar as oportunidades de aprendizagem nesses territórios, promovendo uma educação ao longo da vida, com acesso a lazer, cultura, diálogo intergeracional e educação inclusiva, de modo a vivermos de forma digna, respeitosa e solidária, assumindo nossa responsabilidade na transformação social.

⁵ Com a criação do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFSM em 1994 e a ampliação dos estudos sobre o ciclo ferroviário em Santa Maria, o termo 'Gare' (estação, em francês) passou a ser mais difundido e utilizado de forma mais formal em contextos acadêmicos e institucionais. No entanto, antigos ferroviários e a comunidade em geral ainda a reconhecem tradicionalmente como 'estação ferroviária'. Neste estudo optamos por manter o termo Gare, por se tratar de contexto acadêmico e identificar um local específico.

⁶ Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.

Como educadores e cidadãos de Santa Maria, sentimos a responsabilidade de refletir e realizar estudos que aproximem a cidade da perspectiva das Cidades Educadoras⁷. Nosso foco de estudo concentra-se no território da Gare da Viação Férrea, no qual analisamos seu potencial como território educativo ou deseducativo, a depender das intenções e práticas daqueles que o utilizam em seu cotidiano.

Metodologia

A pesquisa realizada foi de cunho qualitativo. De acordo com Sampieri (2013), enquanto a pesquisa qualitativa visa ampliar e explorar os dados, a pesquisa quantitativa busca definir e delimitar as informações. No enfoque qualitativo, diversas realidades e subjetividades são construídas no processo investigativo, variando conforme o conteúdo, o fenômeno e a cultura estudados. O autor destaca que o mundo é relativo, sendo compreendido a partir do ponto de vista dos atores envolvidos. Nesse sentido, o pesquisador constrói a realidade a partir de sua própria perspectiva, assumindo a subjetividade inerente ao processo.

Sampieri (2013, p. 497) reforça essa ideia ao afirmar que:

[...] cada estudo qualitativo é, por si só, um desenho de pesquisa. Ou seja, não existem duas pesquisas qualitativas iguais ou equivalentes (são conforme dissemos 'peças artesanais do conhecimento', 'feitas à mão', na medida das circunstâncias). Pode ser que existam estudos que sejam semelhantes, mas não réplicas, como na pesquisa quantitativa. Devemos lembrar que seus procedimentos não são padronizados. E, somente pelo fato de que o pesquisador seja o instrumento de coleta de dados e que o contexto ou ambiente possa evoluir com o passar do tempo, tornam cada estudo único.

Assim, percebemos que a pesquisa qualitativa é valiosa e distinta, dependendo do olhar sensível de cada pesquisador sobre o contexto investigado. No nosso caso, o foco foi o território da Gare da Viação Férrea de Santa Maria/RS e seu possível potencial educativo, permitindo uma análise específica desse território.

Para embasar nossa investigação, utilizamos tanto a pesquisa bibliográfica quanto a pesquisa documental. De acordo com Fonseca (2002), a pesquisa bibliográfica consiste na análise de referências teóricas previamente examinadas e disponíveis em diversos formatos, como páginas da internet, publicações científicas, livros e documentos eletrônicos, entre outros. Essa abordagem nos possibilitou conhecer o que já foi estudado sobre o tema, contribuindo para o avanço do conhecimento científico. Conforme Lakatos e Marconi (2003, p.183), “[...] a pesquisa bibliográfica não é mera repetição do que já foi dito ou escrito sobre certo assunto, mas propicia o exame de um tema sob novo enfoque ou abordagem, chegando a conclusões inovadoras”. Portanto, ao utilizarmos essa metodologia, buscamos gerar novos entendimentos sobre o território da Gare da Viação Férrea de Santa Maria/RS como um possível território de aprendizado.

⁷ Em 2023 a cidade de Santa Maria começa a integrar a Associação Internacional das Cidades Educadoras (AICE, 2025). No Brasil já existem 43 cidades associadas.

Além disso, complementamos a pesquisa com a análise documental. Segundo Ludke e André (1986), os documentos representam uma fonte valiosa de evidências, fornecendo embasamento e afirmações ao estudo. Quando combinada com outras metodologias, a pesquisa documental enriquece e amplia as perspectivas investigativas. Entre os documentos considerados estão diários, regulamentos, pareceres, leis, memorandos, cartas pessoais, roteiros de programas, livros, revistas, entre outros.

Nesse contexto, realizamos um entrecruzamento teórico e documental, utilizando como base textos como a Carta das Cidades Educadoras (AICE, 2020) e o Plano de Ação do Distrito Criativo Centro-Gare (2022). Com essa análise, nosso objetivo foi contribuir com a produção de conhecimento sobre a temática, aprofundando a discussão e apresentando novos caminhos para o estudo do potencial educativo dos territórios urbanos.

Viagem ao tempo: a Gare da Viação Férrea de Santa Maria/RS ao longo da história

Há muitos anos, a região onde atualmente se localiza o município de Santa Maria/RS era habitada por povos indígenas, principalmente Minuanos e Tapes. Segundo Socal (2023), a origem oficial da cidade está associada a um acampamento militar montado no final do século XVIII, como parte dos trabalhos realizados pela Comissão Demarcadora de Limites de terras entre Portugal e Espanha, resultado do Tratado de Santo Ildefonso.

Inicialmente organizada como um acampamento militar, a área foi se expandindo, transformando-se gradualmente em um povoado. Com o passar dos séculos, o local evoluiu até se tornar a cidade de Santa Maria, oficialmente fundada em 1858. Seus primeiros habitantes eram indígenas e imigrantes europeus, marcando o início da diversidade cultural que a cidade preserva até hoje.

A introdução da ferrovia na região, conforme mencionado por Foletto (2008), foi um marco significativo para o desenvolvimento da cidade. Em 1869, teve início a implantação da ferrovia no Rio Grande do Sul, motivada pela necessidade de melhorar as comunicações entre as localidades. A interligação das linhas férreas foi determinada em 1873 pelo Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. No início dos anos 1900, Santa Maria se consolidou como um importante centro de tráfego ferroviário, favorecendo seu crescimento econômico.

Conforme observado por Foletto (2008, p. 42),

[...] a ferrovia foi motivadora de um desenvolvimento significativo. Com um fluxo considerável de passageiros, sendo entroncamento de várias linhas, foi surgindo ao redor da estação férrea uma rede hoteleira que buscava servir esses passageiros (comerciantes, produtores, turistas e outros). Com os hotéis, veio a instalação de um comércio que buscava resolver os problemas de demanda de mercadorias, de infraestrutura, de alimentos e de cultura.

Dessa forma, a autora destaca o papel central da ferrovia no desenvolvimento econômico e social da cidade. A ferrovia não apenas facilitou o transporte, mas também impulsionou o crescimento de diversos setores, como o econômico, social, cultural e

educacional em seu entorno, contribuindo significativamente para o progresso de Santa Maria. Com o crescimento populacional, houve uma intensificação na construção de moradias e prédios, modificando o estilo de vida urbano e impactando o planejamento da cidade. Próximo à Gare, surgiram diversos empreendimentos, como a Vila Belga, criada para abrigar os trabalhadores ferroviários, além de escolas e hospitais voltados para atender essa população, como a Escola de Artes e Ofícios Santa Terezinha, hoje conhecida como Colégio Estadual de Ensino Médio Manoel Ribas, e o Hospital Casa de Saúde.

O desenvolvimento da ferrovia não impactou apenas a economia, mas também os hábitos e a cultura da população. Para Mello (2010, p.114),

o desenvolvimento da rede ferroviária e das comunicações, ao mesmo tempo em que impulsionou as atividades econômicas, possibilitou alterações nos hábitos das populações. Desta forma a ferrovia materializava o imaginário de comunidades de uma idéia de modernidade onde a velocidade, as máquinas, as estruturas de ferro, o burburinho das multidões, eram as tintas principais.

A chegada da ferrovia em Santa Maria impulsionou a industrialização da cidade, que até então tinha sua economia focada na agricultura, no artesanato e na pecuária. Esse desenvolvimento transformou a cidade em um dos principais polos populacionais do estado. A expansão das linhas férreas, conduzida pela *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*⁸, beneficiou não apenas Santa Maria, mas também as cidades vizinhas, ao promover um transporte rápido e eficiente de cargas e passageiros. Esse fluxo foi assegurado pela estruturação das linhas-tronco, que cruzavam o estado nos sentidos Leste-Oeste e Norte-Sul, conectando-se em pontos estratégicos. As principais rotas incluíam Porto Alegre – Uruguaiana; Rio Grande – Bagé; Santa Maria – Marcelino Ramos; e Barra do Quaraí – Itaqui. Segue a ilustração no mapa da Figura 1.

Contudo, a partir da década de 1940, o advento dos automóveis e das rodovias resultou na decadência da ferrovia. Conforme Foletto (2008), os recursos destinados ao transporte ferroviário se tornaram escassos, levando à deterioração das linhas e das estações. Em meados de 1984, a Gare estava em péssimas condições, passando por uma ampliação e restauração para manter sua arquitetura original, de influência belga e francesa.

Em 1996, a rede ferroviária foi privatizada, sendo vendida a um consórcio de empresas estrangeiras e brasileiras. É importante destacar que, nessa época, os trens de passageiros já haviam sido desativados, e algumas salas da Gare estavam alugadas para uso comercial.

⁸ Traduzido para o português como Companhia Auxiliar de Ferrovias no Brasil.

Figura 1 – Malha ferroviária do Rio Grande do Sul em 1910. Em vermelho, está Santa Maria.



Fonte: Socal (2023, p. 52).

Nos anos seguintes, após a privatização da ferrovia e a desativação dos trens de passageiros, o complexo da estação sofreu com o abandono, saques e dois incêndios⁹, que resultaram na destruição parcial do prédio. Conforme mencionado por Foletto (2008), a Ferrovia Sul Atlântico assumiu a operação dos serviços ferroviários no local após a privatização. Em 1999, o Governo Federal transferiu ao Governo Municipal o conjunto de prédios que compunham a estação, promovendo o tombamento de sua estrutura. A Prefeitura Municipal desenvolveu então o projeto Mancha Ferroviária, com o objetivo de revitalizar toda a área impactada pela ferrovia, preservando sua história, identidade, cultura e arquitetura. Embora o edifício central tenha sido restaurado em 2007, a deterioração voltou a se manifestar ao longo dos anos.

Atualmente, Santa Maria é conhecida como o Coração do Rio Grande do Sul devido à sua localização estratégica. Com uma população estimada em cerca de 271.735

⁹ Ao longo dos anos, alguns incidentes marcaram a história do prédio, como um incêndio criminoso em 1923 e a explosão de uma bomba em um atentado em 1926. Em ambos os casos, a estrutura física do local foi reparada após os eventos.

habitantes¹⁰, a cidade abriga diversas instituições de ensino superior, o que lhe confere o título de Cidade Cultura. Além disso, Santa Maria passou a integrar a rede de Cidades Educadoras, sendo oficialmente reconhecida em 2023. No entanto, muitos ainda desconhecem sua rica história ferroviária, o que nos leva a refletir sobre o potencial educativo que a cidade – em especial a Gare da Viação Férrea – pode oferecer para fomentar processos formativos e de aprendizagem.

Em abril de 2022, a prefeitura de Santa Maria formalizou a criação do Distrito Criativo Centro-Gare, com o objetivo de transformar a região de forma inovadora, explorando seu potencial criativo para promover o desenvolvimento sustentável.

A escolha do Centro Histórico como território do Distrito Criativo foi motivada pela forte presença de atividades ligadas à economia criativa na área. O Distrito Criativo abriga diversos patrimônios culturais¹¹ da cidade, incluindo a emblemática Gare da Viação Férrea, tombada como patrimônio cultural em 22 de novembro de 2000, devido à sua importância histórica. A Gare, integrante do Sítio Ferroviário de Santa Maria, é um dos principais marcos do Distrito Criativo, simbolizando o esforço em valorizar as raízes culturais e históricas da cidade. Esse conjunto arquitetônico, projetado pelo engenheiro Teixeira Lopes, foi composto por diversos pavilhões inaugurados entre 1899 e 1900. Na Gare, funcionavam a bilheteria, os escritórios, os armazéns, os restaurantes e os sanitários, tornando o local um importante ponto de encontro entre diferentes culturas, enquanto as pessoas aguardavam a chegada e partida dos trens. Na época, os trens eram um dos principais meios de transporte, responsáveis pelo deslocamento tanto de passageiros quanto de cargas, desempenhando um papel vital na conectividade e no desenvolvimento econômico da região.

Segundo dados da Prefeitura Municipal de Santa Maria (2022), o território do Distrito Criativo abrange 25 ruas e 2 avenidas, representando um esforço significativo para revitalizar a área central, aproveitando o patrimônio cultural ferroviário e transformando-o em um espaço educativo.

O Distrito Criativo é formado pelas avenidas Rio Branco e Itaimbé. Ao Norte, o território é delimitado pelos trilhos da ferrovia; ao leste, pela continuidade dos trilhos que seguem ao longo do Parque Itaimbé. No Sul, encontram-se a Rua Ângelo Uglione, a Praça Saldanha Marinho, o Calçadão Salvador Isaia e a Rua Dr. Bozano. Já o Oeste é demarcado pelas Ruas Serafim Valandro, Amélia Rodrigues, Ernesto Beck e Floriano Peixoto, conforme ilustrado na Figura 2 a seguir:

¹⁰ Conforme Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2022.

¹¹ Maiores informações disponíveis em: <http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=BensTombadosDetalhesAc&item=15637>. Acesso em: 13 jun. 2024.

o patrimônio cultural ferroviário engloba não só o conjunto de bens materiais relacionados à ferrovia, como trilhos, vagões, maquinário, estações ferroviárias, armazéns, mas também os aspectos intangíveis, relativos ao ofício do ferroviário, ao papel desses bens enquanto local de encontro e interações, às lembranças que ali se perpetuam e aos sentimentos e símbolos associados a esse meio de transporte.

Dessa forma, cada lugar carrega consigo histórias, memórias e significados que vão além do que é visível, proporcionando inúmeras oportunidades de aprendizado para aqueles dispostos a explorar seu potencial. Com criatividade, intenção, compromisso e parcerias, podemos transformar esses espaços em territórios vivos, capazes de contribuir para o bem-estar da comunidade e promover um futuro em que esses patrimônios sejam utilizados de maneira respeitosa, pacífica e integradora, garantindo sua preservação e relevância para as gerações futuras.

Olhares sob o território: entre o visível e o imaginário

Muito já se falou sobre os territórios e o potencial de se tornarem educadores ou deseducadores, mas, afinal, o que são esses territórios? De acordo com Singer (2015), o território educativo abrange as interações e relações sociais, expandindo o conceito de espaço educacional. Ele não se restringe ao local físico onde ocorrem os processos de ensino e aprendizagem, como escolas e parques, pois abrange uma perspectiva mais ampla. O território educativo entrelaça espaços e sujeitos, facilitando a troca de conhecimento e fomentando experiências positivas de aprendizado.

O território educativo ou educador possibilita o desenvolvimento humano e a aprendizagem com a intenção de educar e proporcionar uma vida digna, pautada por valores. Em contrapartida, os territórios [des]educadores são aqueles que incitam violência, desrespeito ao patrimônio público e descaso. Esses locais, muitas vezes negligenciados, tornam-se sujos, desorganizados e propiciam uma aprendizagem negativa, gerando sentimentos de medo, angústia e insegurança a população.

Segundo a Carta das Cidades Educadoras (AICE, 2020), as cidades oferecem inúmeras oportunidades educadoras, mas também podem ser palco de forças [des]educadoras. Um território pode atuar como um agente educativo, plural e permanente, capaz de potencializar e propagar a transformação social. Por outro lado, pode deseducar seus habitantes ao inseri-los em contextos de violência e degradação.

Os territórios educativos ampliam o espaço de atuação escolar, oferecendo oportunidades de experimentação e proporcionando uma educação integral para seus habitantes. Eles conectam o convívio social ao aprendizado. Nesse contexto, é importante refletir sobre o território da Gare da Viação Férrea de Santa Maria/RS, que, ao longo dos anos, passou por diversas transformações. Esse local, repleto de histórias e memórias, é um símbolo da expressão humana e da comunidade santamariense.

Ao longo de sua trajetória, o espaço da Gare da Viação Férrea desempenhou um papel fundamental na economia, cultura e expansão da cidade, mas, com o tempo, tornou-se um cenário de ruínas, devido ao descaso tanto do poder público quanto da comunidade. Atualmente, a Gare encontra-se em um processo de revitalização, buscando redefinir sua

identidade e novas formas de uso. O espaço tem potencial para o desenvolvimento de pedagogias urbanas, que utilizam o ambiente urbano para atividades educacionais, como museus, roteiros educativos ou aulas ao ar livre.

O conceito de pedagogia urbana vem sendo aprofundado e debatido com maior ênfase nas últimas décadas, especialmente devido ao movimento das Cidades Educadoras, que reflete sobre a cidade enquanto um espaço educativo, e os processos de aprendizagem que ocorrem, para além das instituições escolares, mas sim em ambientes não escolares, informais e não formais, como por exemplo: espaços históricos, centros culturais e nas ruas.

Segundo Páramo¹² (2009, p. 14), pedagogia urbana é “como um campo de conhecimento teórico que orienta ações educativas sobre o ambiente da cidade”. Neste sentido, utilizamo-nos dela para refletir e buscar práticas pedagógicas que possibilitem a Gare da Viação Férrea tornar-se em território educativo, vivo, de formação, memória, identidade e transformação social, por meio de ações intencionais que possibilitem a aprendizagem no espaço urbano.

De acordo com Páramo (2009, p.16),

abordar a Pedagogia Urbana, implica pensar a educação, o sistema educacional, a escola, a comunicação educativa, evidentemente a pedagogia e a cidade como cenário de formação. Não porque todos esses elementos constituam, necessariamente, o campo da Pedagogia Urbana, mas fundamentalmente, para situá-la e delimitá-la conceitualmente, diferenciando-a de outros campos da pedagogia. [...] Pensar a pedagogia urbana implica: Primeiro, aceitar que a educação formal e não formal, centrada no sistema educativo e expressa por meio da escola, é limitada e não abrange todas as possibilidades educativas presentes nos diferentes âmbitos da sociedade. Segundo, reconhecer que, na interação permanente entre a sociedade, sua diversidade, suas diferentes dimensões e suas complexas expressões, constrói-se a cidade como um espaço que vai além do físico, vital, individual e coletivo, constituído pelas transações cotidianas dos sujeitos com seu entorno. Terceiro, repensar a ideia do urbano, com o intuito de propor um novo conceito e um novo projeto de cidade.

Nesse contexto, o Plano de Ação do Distrito Criativo Centro-Gare (2022) prevê soluções para os desafios enfrentados pela Gare, com o objetivo de transformá-la em um território criativo, promovendo a convivência, o resgate da memória da cidade e o desenvolvimento econômico sustentável. O plano visa criar condições para expandir o potencial criativo e inovador das pessoas que visitam, trabalham e vivem na região.

Entre os objetivos do Plano de Ação está a revitalização e transformação da Gare da Viação Férrea, cuja reforma começou em novembro de 2023. Para que essa transformação ocorra, foram identificados alguns problemas principais, como a falta de manutenção, a necessidade de restauração arquitetônica para preservar o patrimônio, a insegurança no local, o desconhecimento sobre a importância histórica da área e a escassez de atividades culturais e turísticas. O Plano também propõe ações de curto, médio e longo prazo para auxiliar nesse processo, como a criação de campanhas para resgatar a

¹² Traduções das citações de Páramo (2009), realizadas pelos autores.

importância da Gare para a identidade da cidade, a diversificação do uso do espaço e a criação de um museu para valorizar e preservar a memória ferroviária.

A seguir, apresentamos algumas das mudanças que ocorreram na Gare da Viação Férrea ao longo dos anos, conforme ilustrado na Figura 3.

Figura 3 – Imagens com vistas da Gare em épocas passadas: data aproximada de 1900 e o registro do último trem de passageiros, 1996.



Fonte: Flores e Ercolani (2020, p. 11-18).

Nas imagens da Figura 3, podemos perceber que o local gerava grande movimento na cidade, provocando impactos positivos em seu desenvolvimento urbano, econômico e cultural.

Figura 4 – Imagens incluindo a fachada da Gare e uma visão diagonal, datadas de 2019, destacando a falta de preservação do espaço público e o descaso da população.



Fonte: Flores e Ercolani (2020, p. 26-28).

Ao analisar as imagens, da Figura 4, podemos notar que, com o passar dos anos, o local começou a apresentar diversos danos em sua estrutura física, deixando de ser seguro, atrativo e funcional para a população.

Na Figura 5, podemos acompanhar o andamento da obra de reforma do prédio da Gare em 2024.

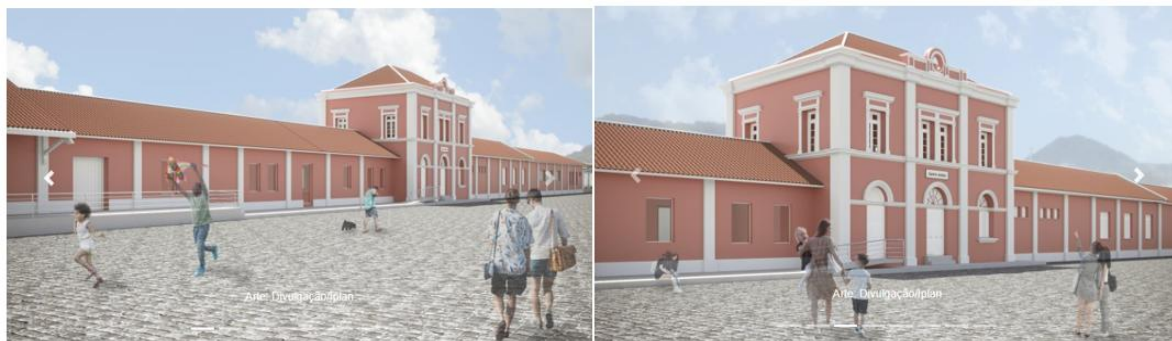
Figura 5 – Fotos: fachada da Gare em reforma e parte interna.



Fonte: Santa Maria (2024, on-line).

A Figura 6 apresenta perspectivas eletrônicas da Gare, após o processo de revitalização e conclusão da reforma estrutural.

Figura 6 – Perspectivas eletrônicas da Gare, após a reforma estrutural.



Fonte: Marques (2023, on-line).

Como consta na página virtual do Distrito Criativo da Prefeitura Municipal de Santa Maria (2022),

[...] para que este território se torne de fato um distrito criativo, é preciso que existam pessoas criativas capazes de movimentar as diferentes estratégias para fazê-lo vibrante, além de projetar novas ideias. O Distrito Criativo Centro-Gare não se resume a prédios revitalizados, a obras de infraestrutura e melhorias, a buracos tapados ou placas turísticas novas, a eventos ou novos empreendimentos ou a leis de fomento. Para que tenha êxito, esse projeto necessita de tudo isso e do envolvimento, do querer fazer diferente. E, isso, envolve a todos nós.

Assim, a mudança não deve ocorrer apenas em termos estruturais, mas também nas formas de uso e nas funções do local. A Gare pode se tornar um ponto de acesso à história local, de preservação do patrimônio histórico-cultural, além de ser um ponto de encontro entre as pessoas e um espaço de lazer. Ao oferecer atrações artístico-culturais à população, a Gare movimentaria a cidade e a economia local, além de melhorar a qualidade de vida dos habitantes. Além disso, o espaço poderia se transformar em um local de

aprendizagem para todos, incluindo as crianças, sujeitos em formação, promovendo o desenvolvimento integral e a construção da cidadania.

Segundo Dosse (2004, p. 85), Michel de Certeau afirmou certa vez:

“[...] É a atividade que qualifica o espaço. Isto parece não ter grande importância, mas é uma frase que muda tudo”. Enquanto os arquitetos se orientam pelo charme de lógicas geométricas que inspiram seus projetos, esta apreensão do espaço como espaço praticado, que só faz sentido pela ação que ele permite, modifica a perspectiva do pensamento urbano.

Ao observarmos as redes sociais da Prefeitura Municipal, como a página do Facebook, e os eventos que ocorreram ao longo de 2023, percebemos um esforço em oferecer propostas e ações que gradualmente buscam transformar o espaço da Gare, tanto em termos de infraestrutura quanto de uso habitacional.

Em 2023, o local foi sede de eventos importantes, como a Calourada para estudantes universitários, o Festival de Música Nativista, a Parada Livre da região e o Festival do Chopp, entre outros. Essas iniciativas têm, aos poucos, envolvido a comunidade, incentivando a população a sentir-se parte do território e a aprender a cuidar e zelar por ele. No entanto, um aspecto inquietante ao analisarmos as atividades realizadas até o momento é que a maior parte das propostas tem sido voltada ao público adulto. Surge então um novo desafio: olhar para este território e imaginar possibilidades de aprendizagem também para o público infantil, de modo que as crianças cresçam como cidadãos participativos, responsáveis, conscientes e socialmente ativos.

O desafio é fascinante. Repensar o espaço e acreditar na transformação do local, mas, acima de tudo, na possibilidade de transformação social. Mais do que apenas olhar o espaço, é preciso sonhar, projetar, criar e agir. É fundamental engajar-se e comprometer-se na construção de uma sociedade melhor, cujo pilar seja a educação.

Assim, se desejamos mudanças, precisamos refletir sobre como podemos participar e contribuir para esse processo de transformação. Pensar a Gare como um possível território educativo requer a construção de intencionalidades que a ativem pedagogicamente, por meio de pedagogias urbanas que contribuam para o desenvolvimento de seus habitantes, especialmente das crianças, que são sujeitos em formação.

Diante desse cenário, surge a questão sobre como mobilizar o território para que ele se torne verdadeiramente educativo, oferecendo oportunidades de aprendizagem e experiências enriquecedoras. Isso permitiria que as crianças relacionassem os conhecimentos escolares às vivências na sociedade, promovendo uma aprendizagem significativa e contextualizada, associando teoria e prática. Afinal, por que não aproveitar o contexto para ensinar sobre a história local, o conceito de patrimônio cultural material e imaterial, as artes por meio da arquitetura local ou debater o processo de urbanização e os meios de transporte? Precisamos aprender a enxergar os territórios através do visível e do imaginário, como espaços privilegiados para discussões que são essenciais para uma Cidade Educadora.

Considerações finais

O diálogo sobre a cidade, seus territórios e a relação entre educação e transformação urbana evidencia a complexidade, mas também a riqueza do tema, que é permeado por aspectos culturais, históricos, sociais e políticos. A cidade não é apenas um espaço físico, mas uma construção viva, formada e organizada pelas pessoas que a habitam. Nesse contexto, a Gare da Viação Férrea de Santa Maria emerge como um território marcado por histórias e significados, tendo passado, ao longo dos anos, por fases de valorização, abandono e reconstrução.

Como espaço dinâmico e vivo, a cidade reflete as interações humanas, manifestadas em seus territórios, que podem se tornar educativos ou [des]educadores. A Gare, um símbolo do marco ferroviário, possui um significativo potencial educativo. Atualmente, ela está em um processo de revitalização que busca resgatar sua importância histórica e cultural, criando formas de uso e funções. Isso abre caminho para a construção de pedagogias urbanas, transformando o espaço em um local de acesso à história da cidade e à preservação do patrimônio, entre outras possibilidades.

A proposta das Cidades Educadoras, abordada em nossa pesquisa, enfatiza a importância de integrar a educação em todos os aspectos da cidade, indo além das paredes da escola. A Gare, ao ser transformada em um território educativo, pode contribuir para a aprendizagem, oferecendo oportunidades de lazer, cultura, diálogo intergeracional e inclusão para os cidadãos, especialmente para as crianças. Dessa forma, os conhecimentos adquiridos na escola se aproximariam das experiências vividas na sociedade e nos espaços públicos.

A história da Gare, desde sua relevância na expansão ferroviária até seu abandono, destaca a necessidade de repensarmos o uso dos espaços urbanos. A revitalização proposta pelo Distrito Criativo Centro-Gare não busca apenas restaurar a estrutura física, mas também redefinir suas funções, com o objetivo de criar um ambiente que promova a educação, a cultura e a interação entre os cidadãos. Isso, por sua vez, deve melhorar a qualidade de vida e ampliar as oportunidades de aprendizagem na cidade.

Ao concluir este estudo, refletimos sobre a cidade, seus territórios e as possibilidades de torná-los territórios educativos, fomentando novas aprendizagens. Esse é um desafio tanto relevante quanto enriquecedor. A transformação da Gare da Viação Férrea pode se tornar um exemplo de como a educação e a valorização do patrimônio cultural podem contribuir para a construção de cidades mais inclusivas, participativas e educativas. No entanto, o caminho é longo, e são necessárias ações concretas e políticas públicas para transformar esse potencial em uma realidade cotidiana em nossa cidade.

Referências

ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DAS CIDADES EDUCADORAS (AICE). *Carta das Cidades Educadoras*. Barcelona, 2020. Disponível em: https://www.edcities.org/wp-content/uploads/2020/11/PT_Carta.pdf. Acesso em: 10 dez. 2023.

BISWAS, Ramesh Kumar. Kuala Lumpur: bigger, faster, better. In: BISWAS, Ramesh K. (org.). *Metropolis Now! Urban Cultures in Global Cities*. New York: Springer-Verlag, 2000. p. 126-139.

DISTRITO CENTRO-GARE. *Nosso Território*. Disponível em: <http://www.districtocentrogare.com.br/index.php/pt/districto/dados>. Acesso em: 23 jan. 2025.

DOSSE, François. O espaço habitado segundo Michel de Certeau. *ArtCultura*, Uberlândia, v. 15, n 27, p. 85-96, jul./dez. 2004. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/artcultura/article/view/1373/1243>. Acesso em: 05 jun. 2025.

FAURE, Edgar. *Aprender a ser*. Tradução de Maria Helena Cavaco e Natércia Paiva Lomba. São Paulo: Bertrand, 1972.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral; ERCOLANI, Marcelo Gabriel. *Prédios e excertos históricos das estações da VFRGS no município de Santa Maria*. Universidade Federal de Santa Maria, Centro de Ciências Sociais e Humanas, NEFERS (Núcleo de Estudos Ferroviários do Rio Grande do Sul), 2020. Disponível em: <https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/465/2020/01/A-TRAJETORIA-DOS-PREDIOS-DA-ESTACAO-DA-VFRGS-NA-CIDADE-DE-SANTA-MARIA.pdf>. Acesso em: 23 jan. 2025.

FOLETTTO, Vani Terezinha; KESSLER, Janea; JACKS, Nilda Aparecida; BISOGNIN, Edir Lúcia. *Apontamentos sobre a história da arquitetura de Santa Maria*. Santa Maria: Pallotti, 2008.

FONSECA, João José Saraiva da. *Metodologia da pesquisa científica*. Fortaleza: UEC, 2002. (Apostila).

FREITAG, Barbara. *Teorias da cidade*. Campinas, SP: Papirus, 2006.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina Andrade. *Fundamentos de Metodologia Científica*. São Paulo, SP: Atlas, 2003.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LUDKE, Menga; ANDRÉ, Marli Eliza Dalmazo Afonso. *Pesquisa em Educação: abordagens qualitativas*. São Paulo: EPU, 1986.

MARQUES, Gabriel. *Cinco empresas concorrem para revitalizar a Gare da Viação Férrea*. Prefeitura Municipal de Santa Maria. 10 ago. 2023. Atualizado em: 11 ago. 2023, às 09h53. Disponível em: <https://www.santamaria.rs.gov.br/noticias/27066-cinco-empresas-concorrem-para-revitalizar-a-gare-da-viacao-ferrea>. Acesso em: 23 jan. 2025.

MELLO, Luiz Fernando da Silva. O pensamento utópico e a produção do espaço social: a cooperativa de consumo dos empregados da viação férrea do Rio Grande do Sul. 2010. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/29946/000777772.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso: 24 ago. 2024.

PÁRAMO, Pablo. Pedagogía urbana: elementos para su delimitación como campo de conocimiento. *Revista Colombiana De Educación*, v. 57, 2009. Disponível em: <https://revistas.upn.edu.co/index.php/RCE/article/view/7586/6101>. Acesso em: 05 jun. 2025.

PEREC, Georges. *Espèces d'espaces*. Paris: Galilée, 1974.

REDE INTERNACIONAL UNESCO. *Cidade que Educa e Transforma*. Disponível em: <https://unitwin.iseclisboa.pt/>. Acesso em: 21 maio 2025.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade?* São Paulo: Brasiliense, 1995.

SAMPIERI, Hernández Roberto. *Metodologia da pesquisa*. 5. ed. Porto Alegre: Penso, 2013.

SANTA MARIA (RS). Prefeitura Municipal. *Distrito criativo*. 2022. Disponível em: <http://www.districtocentrogare.com.br/index.php/pt/distrito/historico>. Acesso em: 11 dez. 2023.

SANTA MARIA (RS). Prefeitura Municipal. *Foto publicada no Facebook*. 13 jun. 2024. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=788919360031170&set=pb.100067393401556.-2207520000>. Acesso em: 23 jan. 2025.

SANTA MARIA (RS). Prefeitura Municipal. *Plano de ação do Distrito Criativo Centro-Gare*. 2022. Disponível em: https://drive.google.com/file/d/1-gVsLCitP1Uh_S49EvTZ6DAB5VxFz7f8/view. Acesso em: 13 dez. 2023.

SENNETT, Richard. *Construir e habitar*. ética para uma cidade aberta. Rio de Janeiro, Record, 2018.

SINGER, Helena. *Territórios Educativos*: experiências em diálogo com o Bairro- Escola. São Paulo: Moderna, v. 1, 2015.

SOCAL, Ana Júlia Scortegagna. *A Vila Belga e suas tipologias: promoção e valorização do patrimônio cultural ferroviário na cidade de Santa Maria, RS*. Orientador: Dr. Marcelo Ribeiro. 2023. 197 f. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, RS, 2023.